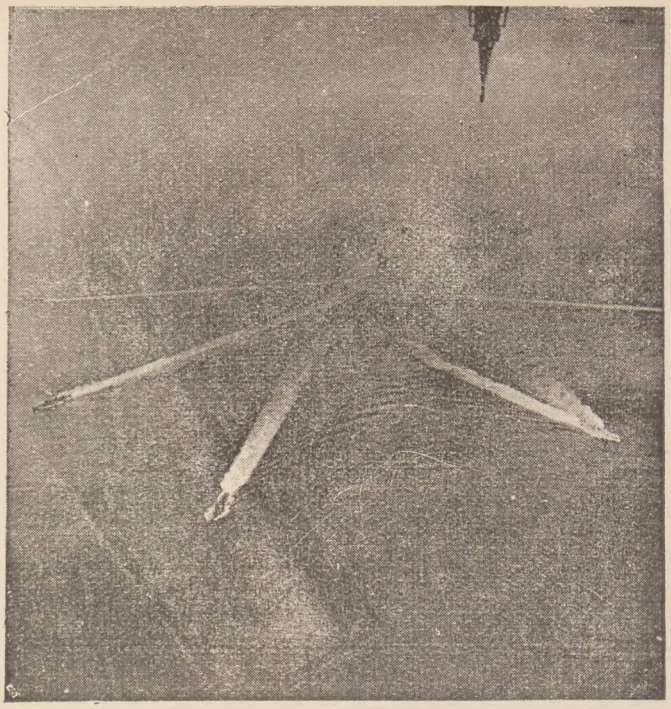
MORZE

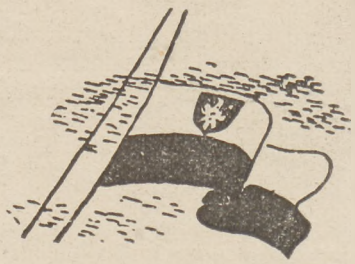
N-10 PAZDZIERNIK 1946



GWIAZDA MANEWROWA.

Kontrtorpedowce 8-mej floty Stanów Zjednoczonych podczas manewrów na Atlantyku. Udział w manewrach brał prezydent Stanów Zjednoczonych, Harry S. Truman.

USIS.



WODNOPŁATOWCE NAD RIO.

Ciężkiego typu wodnopłatowce Amerykańskiej Marynarki Wojennej, Martin Mariner, nad piękną zatoką portu, stolicy Brazylii Rio de Janeiro.

Wodnopłatowce te były na szeroką skalę zastosowane podczas wojny o Pacyfik, a obecnie używane są do przewozu ładunków handlowych między Ameryką Łacińską a Stanami Zjednoczonymi.

USIS.

MORZE
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ
Nr. 10 Warszawa, Październik 1946 Rok XVII

GRANICE POKOJU

Ziemie, będące w posiadaniu Narodu Polskiego, określają granice, które na prawach sprawiedliwości dziejowej oparły się o Bałtyk, Odrę i Nissę, a których słupami granicznymi są: Majdanek, Treblinka, Oranienburg, Belzen, Guzen, Flossenburg, Warszawa i wiele, wiele innych mogił otwartych i zamkniętych, mogił odkopanych i zaginionych, dymów krematoriów, które zgotował Narodowi naszemu okupant hitlerowski.

Choć ostateczna ratyfikacja granic nastąpi dopiero po sprawiedliwym podpisaniu pokoju światowego, to jednak prawo do dzisiejszego biegu tych granic nabyliśmy przez prawdę dziejową, ofiarę krwi, cierpień, zniszczeń, prześladowań, które zamknęła ostatnia wojna wraz z najazdem i okupacją aż w dniu kapitulacji odwiecznego wroga, wroga Polski, wroga Słowiańszczyzny, które twarda stopa przez wiele pokoleń uciskała nasze Piastowskie Ziemie.

Człowiek w kraju jest i pragnie być współtwórcą Polski Nowej, Polski Demokratycznej, kładzie wysiłek mózgu i mięśni w przebudowę i odbudowę Państwa z myślą o trwałych granicach, wolności, potędze i odpowiednio godnym miejscu Polski pośród narodów Europy i świata.

Praca jest nieodzownym warunkiem życia jednostek i społeczeństw. W okresach historycznych przebudowy ustroju i odbudowy wartości gospodarczych staje się elementem sztandarowym.

Po katastrofalnych zniszczeniach fizycznych i moralnych stanęliśmy do odbudowy i przebudowy w oparciu o naród i o jego pracę. Z państwa o skromnych granicach morskich staliśmy się państwem o szerokim dostępie do morza. Z państwa słabo uprzemysłowionego granice Odry i Nissy dały nam warunki do rozwoju naszych możliwości gospodarczych, podniesienie dobrobytu i stopy życia obywatela.

Bez Ziem Zachodnich byliśmy Państwem o skarłowaciałych moliwościach, Państwem bez gospodarczej perspektywy. Do tej pracy po latach udręki, prześladowań, ofiarach krwi, życia, kalectwa i mienia, Naród Polski potrzebuje spokoju.

Mowa Byrnesa, stawiająca pod znakiem zapytania nasze granice, mowa biorąca w obronę Niemców, nie zjednała w narodzie zaufania do przyjaciół z za morza, a miast osłabić naszą postawę wewnętrzną, wywołała jednogłośny sprzeciw, wyrozumowaną zaciętość i upór trwania przy obecnym stanie posiadania.

W granice Odry i Nissy wsiąkło morze krwi naszych przodków. W walce o ich ponowne uzyskanie padły tysiące braci naszych, padły tysiące braci-Słowian z sojuszniczą, bohaterską Armią Czerwoną. Te granice są naszym prawem do życia, prawem, które nam zagwarantowała Konferencja Poczdamska, prawem, które wobec całego świata popiera nasz Wschodni Sojusznik. Najdalej wysunięta granica Słowiańszczyzny jest granicą niewzruszoną!

Związek Radziecki przez usta Ministra Mołotowa określił jasno i dobitnie, że kwestia niezmienionej formy i stanu posiadania granic naszych nie podlega dyskusji.

Wolą Narodu Polskiego jest twarde żądanie pokoju, nieodzownego warunku życia i pracy twórczej.

Na mącenie tego spokoju malwersacjami mów politycznych z za morza Naród Polski odpowiada twardo NIE!

Mowa Byrnesa znalazła odpowiedź narodu polskiego. Przemówili polscy mężowie stanu, politycy, uczeni. Odezwał się i szary człowiek, bo o jego los chodziło. O los Ziem Zachodnich, Ziem Odzyskanych, o granice nad Odrą i Nissą, o granice morskie. Miliony obywateli, których los okrutny wyrzucił z rodzinnych pieleszy, znalazły przytułek na ziemiach odzyskanych. Miliony obywateli podporządkowały się nowej strukturze. Karnie i zgodnie poszły siać i orać nową niwę.

Nie wolno ich pracy i znoju hamować niepokojem wewnętrznym, trwogą o los, o jutro, troską o spokojne żniwo, o plon tej pracy zbożnej!

Polska musiała przemówić wielkim, donośnym głosem: wara od granic naszych! Wara od ziem odzyskanych! Wara od ziem piastowskich, zdobytych krwią żołnierza. Na ziemi tej budujemy granice pokoju. Na ziemi tej osiedli spadkobiercy piastowscy, nie przybłędy obce. Na ziemi tej osiedli dziedzice spuścizny przodków, którzy miecz zmienili na lemiesz i ziemię zroszoną krwią własną, chcą zagospodarować, przeorać, aby kwitł na niej i rósł plon dla przyszłych pokoleń, wolnych od strachu przed najeźdźcą, rabującym wiecznie ziemie prasłowiańskie.

Polska jest narodem morskim. Z woli własnej i z woli dziejów. Szmat wybrzeża po Szczecin, po Rugię prasłowiańską, jest nam potrzebny dla pracy pokojowej. Skrawek wybrzeża z r. 1939 nie pozwolił nam ani rozwinąć żagli do wyjścia w świat, ani nie przyniósł pokoju. Granice dzisiejsze są granicami przyszłego pokoju, granicami naturalnymi, dzielącymi świat germański od świata Słowian.

Walery Przyborowski

Bitwa Atlantycka

Najpotężniejszą bitwą, jaka toczyła się w czasie ubiegłej wojny i która zdecydowała o zwycięstwie, była walka toczona na Oceanie Atlantyckim przez floty sprzymierzone z marynarką niemiecką. Bitwa ta zadecydowała o zwycięstwie aliantów.

Zdając sobie doskonale sprawę ze znaczenia dróg wodnych dla Anglii, Niemcy rzucili do tej gigantycznej bitwy wszystkie siły swej marynarki wojennej, wiedząc, że jeśli osiągną przewagę na morzu, przyczyni się to do ich zwycięstwa. Mimo, że były okresy, gdy zwycięstwo zdecydowanie przechylało się na ich stronę, bitwę tę przegrali, a wraz z nią wojnę.

W dziewięć godzin po wypowiedzeniu przez Anglię wojny Niemcom w dniu 3 września 1939 r. niemiecka łódź podwodna wystrzeliła pierwszą torpedę, rozpoczynając tym wystrzałem wieloletni okres gigantycznych zmagań na morzu.

Z chwilą rozpoczęcia wojny flota angielska i francuska na Atlantyku liczyły razem około 2.000.000 ton wyporności. Flota niemiecka liczyła zaledwie 235.000 ton. Lecz Niemcy mieli do rozporządzenia wielką ilość łodzi podwodnych, których w takiej liczbie nie posiadali sprzymierzeni. Niemiecka flota podwodna składała się z 70 łodzi gotowych i 28 w budowie.

Na te łodzie podwodne liczył w rozpoczynającej się walce naczelny dowódca floty niemieckiej admirał Erich Raeder i w pierwszych okresach bitwy Atlantyckiej nie zawiódł się.

W ciągu dwóch pierwszych tygodni wojny niemieckie łodzie podwodne zatopiły 27 statków alianckich o pojemności ponad 145.000 ton.

Wojenna flota angielska ponosi dotkliwe straty. W dniu 30 września niemiecka łódź podwodna storpedowała angielski lotniskowiec „Courageous", a w dniu 14 października tegoż roku został storpedowany w pilnie strzeżonej bazie morskiej Scapa Flow pancernik „Royal Oak".

Nieprzygotowana do walki flota angielska w obronie przed atakami niemieckich korsarzy stosuje systemy zwalczania łodzi podwodnych, używane w 1918 r. Okręty angielskie rozpoczynają w pojedynkę polowania na łodzie niemieckie. Royal Air Force bombarduje niemieckie okręty i bazy morskie. Nie daje to jednak pozytywnych rezultatów. Niemcy zdecydowanie osiągają powoli przewagę na morzu.

Pierwszą niemiecką łódź podwodną zatopił w dniu 7 września 1939 r. kontrtorpedowiec ORP „Piorun".

Wspaniałe, choć krótkotrwałe sukcesy osiągają Niemcy przez użycie do walki min magnetycznych, stawianych przez samoloty i łodzie podwodne. By uchronić się od tego typu min, Anglicy zastosowali kable przeciwmagnetyczne, przymocowane wzdłuż kadłuba okrętu.

Miny te niszczono również samolotami, zaopatrzonymi w stalowe magnesy, umocowane do podwozia. Samolot taki przelatując nad miną na niewielkiej wysokości, powodował jej wybuch.

Środki te w ciągu pierwszych sześciu miesięcy wojny okazały się dość skutecznymi, jednak procent topionych przez niemieckie łodzie podwodne statków był ciągle wysoki.

W grudniu 1939 r. okręty Royal Navy silnie uszkodziły niemiecki pancernik „Graf Spee". Pancernik ten na rozkaz Hitlera został zatopiony.

W lutym 1940 r. kontrtorpedowiec HMS „Cossack" zatrzymał niemiecki statek więzienny „Altmark", oswobadzając 299 marynarzy angielskich, wziętych do niewoli.

W kwietniu tegoż roku w czasie walk o Norwegię ORP „Orzeł" zatopił niemiecki transportowiec „Rio de Janeiro" z kilkoma tysiącami żołnierzy.

Po upadku Francji obrona wysp brytyjskich nie mogła sprostać zadaniom. Flota niemiecka osiągnęła miażdżącą przewagę, zatapiając w lecie i jesieni 1940 r. miesięcznie przeciętnie 240.000 ton floty alianckiej.

W dniu 30 stycznia 1941 r. Hitler oświadczył: „Nie łudźcie się. Kto przypuszcza, że potrafi pomóc Anglii, musi zawsze pamiętać o jednym — każdy okręt, statek, czy konwój, który znajdzie się u wylotu naszych wyrzutni torpedowych, zostanie storpedowany".

I w tym samym roku w dniu 24 lutego: „Gdziekolwiek pojawią się okręty brytyjskie nasze łodzie podwodne będą je atakować ,aż do chwili ostatecznego rozstrzygnięcia".

(D. c. n.)

Młodzi marynarze na ćwiczeniach morskich.

Ćwiczenia na szalupie.

Władysław Kowalenko

PRACA WYŻSZEJ SZKOŁY HANDLU MORSKIEGO

Trzyletni okres istnienia morskiej uczelni budzi zrozumiałą potrzebę i chęć wejrzenia w jej przeszłość, sięgająca czasów okupacji. Niezapomniana w dziejach ludzkich wiekowa i tragiczna walka narodu polskiego z Niemcami w ostatniej wojnie przybrała formy niezwykłe. Lata całe naród polski żył w głębokiej konspiracji, zapisując w dziejach Szkolnictwa Wyższego nigdzie w Europie nieznane co do formy i pod względem treści wyniki. Setki profesorów i tysiące młodzieży akademickiej walczyło z Niemcami o godność nauki i kultury polskiej za pomocą tajnych studiów. Była to nie tylko obrona przed zdeklasowaniem kulturalnym, lecz również twórcza praca dla przyszłych powojennych potrzeb Państwa Polskiego. Szczególnie pociągającym był problem morski, zarysowujący się optymistycznie na tle spodziewanej klęski Niemiec. Dlatego w Tajnym Uniwersytecie Ziem Zachodnich w Warszawie, zorganizowanym z inicjatywy wysiedlonych profesorów Uniwersytetu Poznańskiego — powstał Instytut Morski w r. 1942, jako prekursor dzisiejszej W. S. H. M. Właściwa metryka tej uczelni liczy:

1) dwa lata konspiracyjnej nauki, 2) prawie rok przerwy od chwili powstania warszawskiego do ponownego zorganizowania nauki w Gdyni, 3) oraz pełny rok pracy akademickiej (1945—46).

Uczelnia powstała więc w krwawych mrokach okupacji. O ówczesnych pionierskich warunkach pracy świadczy np., iż regularne posiedzenia miesięczne Senatu Tajnego Uniwersytetu odbywały się często przy odgłosie bliskich salw karabinowych i trzasku karabinów maszynowych, gdy na ulicach Warszawy rozstrzeliwano nieraz po 200 osób dziennie. Nauczanie trwało, mimo, iż np. w styczniu 1944 r. gestapo na Żoliborzu w Warszawie „nakryło" tajny komplet, z którego rozstrzelano wykładowcę ś. p. dr. Okińskiego i 6 studentów. Bliższe dane o tym okresie czytelnik znajdzie w mej książce p. t. „Tajny Uniwersytet Ziem Zachodnich", wydanej w Poznaniu w 1946 r.

Okres przemiany Instytutu Morskiego na W. S. H. M. był pełen niespokojnego oczekiwania dla profesorów i studentów, których pewna część już z wiosną ubiegłego roku znalazła się na Wybrzeżu. Radosna nadzieja na szybkie odnowienie przerwanej nauki, przyświecała wszystkim. Wierzyli, że skoro studium morskie mogło powstać i istnieć przez dwa lata w konspiracji, to niechybnie zostanie odnowione po upadku okupacji.

Upływały jednak długie miesiące... Koncepcja studium ekonomiczno - morskiego, jako nowe zagadnienie, przedstawione Ministerstwu Oświaty, wymagało ostrożnej i rzeczowej krytyki statutu i programu nauk. Rzecz jasna, że sama ideologia morska i ofiarna praca tajnego nauczania w zespole 14 profesorów i 60 słuchaczy Instytutu Morskiego w walce z Niemcami o dostęp Polski do morza nie mogły być brane za dowód wartości studium morskiego. Istnienie kompletów uniwersyteckich w konspiracji dla Ministerstwa Oświaty nie było dostateczną legitymacją, upoważniającą do dalszego biegu nauki bez zbadania merytorycznej treści projektowanej uczelni, bez dania jej podstaw prawnych i finansowych.

Pionierska inicjatywa miała jednak sugestywną siłę i podziałała przede wszystkim na Departament Morski Ministerstwa Żeglugi i Handlu.

Przy zabiegach o restytucję studium morskiego wydał on opinię: „że wita inicjatywę utworzenia tego rodzaju uczelni w Polsce z pełnym uznaniem i zadowoleniem, gdyż brak jej odczuwały przed wojną wszystkie sfery, zainteresowane praktycznie i teoretycznie w dziedzinie morskiej gospodarki..."

Utworzenie proponowanej uczelni, opartej na szerszych podstawach niż próby przedwojenne, jest pilną i wprost palącą potrzebą państwową".

Po kilku konferencjach w Ministerstwie z przedstawicielami Departamentu Morskiego i I.M.'u równo rok temu, wiceminister Bieńkowski wydał decyzję polecającą organizację Wyższej Szkoły Handlu Morskiego na Wybrzeżu.

Oczekiwanie trwało kilka miesięcy, co w odniesieniu do dawnych słuchaczy I.M.'u oznaczało utratę całego roku nauki w porównaniu z ich kolegami, którzy z tajnych kompletów uniwersyteckich odrazu weszli do innych wyższych uczelni.

W czasie przerwy nauki nastąpiło znaczne uszczerbienie materiału studenckiego. Część jego rozproszyła się i wygmęła w czasie powstania (7 osób), inni tak mocno weszli w praktyczne sprawy życiowe, że odnowienie studiów przedstawiało już dość duże trudności.

W. S. H. M. rozpoczynała w Generalnym Inspektoracie Rybołóstwa Morskiego w Sopocie ponowną pracę organizacyjną bez grosza w kasie. Sekretariat dwuosobowy pracował bezpłatnie. Nowi kandydaci zgłaszali się tak licznie, że zapisy dzienne sięgały 50—60 osób.

Uczelnia nie mogła przyjąć 600 kandydatów, nie mając budynku, biblioteki, inwentarza szkolnego i pomocy naukowych. Troska o poziom studiów wymagała ograniczenia liczby słuchaczy. Sprawę ich doboru rozstrzygała selekcja intelektualna na podstawie 3-ch egzaminów, dwóch pisemnych i ustnych z dwóch języków obcych i jednego wypracowania historyczno-gospodarczego o charakterze ogólnym z zakresu stosunku Polski do Bałtyku.

Przy ocenie wyników egzaminu i zakwalifikowania kandydatów do przyjęcia uwzględniano w indywidualnych wypadkach inwalidztwo, pobyt w obozach pracę w czasie okupacji. Za ograniczeniem liczby słuchaczy przemawiał jeszcze innych wzgląd. W gronie profesorów doskonale rozumiano, że wmontowanie wyższej uczelni morskiej w życie gospodarcze Polski nie może być przypadkowe niezależnie od jego istotnych potrzeb. Z góry obawiano się stworzenia dysproporcji na tym odcinku. Nawet przy najbardziej optymistycznym pojmowaniu przyszłego rozwoju naszej gospodarki morskiej, nie można było zrezygnować z określenia rocznego zapotrzebowania na siły wykwalifikowane we wszystkich rodzajach pracy morskiej. Jej wielka różnorodność i rozpiętość z tego punktu widzenia ustalała dla organizowanej jednowydziałowej uczelni w pełnym rozwoju maksymalną granicę 500—600 słuchaczy na 3-ch latach nauki.

W podstawie planowania całego studium leżała zasada wypuszczania w życie każdego roku 100—150 absolwentów, biorąc pod uwagę, że z liczby wstępujących na I rok do końca studiów dochodzi zaledwie 30—50% oraz że część młodzieży z Akademij Handlowych, tudzież prawnych i ekonomicznych wydziałów również po ukończeniu studiów wchodzi na ten sam teren pracy morskiej. Na tle tych poglądów i wyniku egzaminów na pierwszy rzut pracy przyjęto razem 300 słuchaczy i 60 słuchaczek, na I rok 230, na II-i 120 i na III-ci 12, wyłącznie słuchacze z czasów konspiracji. Stanowili on nieznaczny ułamek ogółu, część ich wyginęła w powstaniu, kilku znalazło się w uczelnach Zachodniej Europy, skąd nadsyłają informację, że przygotowanie otrzymane na I.M.'e okazało się dobrą bazą dla dalszych studiów ekonomiczno-morskich w Anglii, Francji i Antwerpi.

Z dawnego grona profesorów (14-tu) kontynuowało pracę w W. S. H. M. zaledwie 3-ch: Dr. Bolesław Kasprowicz, Tadeusz Ocioszyński, Władysław Kowalenka, wchodzący w skład Senatu Tajnego Uniwersytetu przez cały okres pracy. Stanowili oni w I.M.'e i w czasie zabiegów o jego restytucję zrębową trójkę Rady Profesorów. Do nich należał główny trzon pracy podczas okupacji. Oni też stanowili reprezentację I.M.'u po upadku powstania aż do czasu zorganizowania W. S. H. M.

Dzisiejsza Rada Profesorów składa się z 27 osób. W tym składzie jest 8 profesorów etatowych, inni stanowią grono wykładających na podstawie zlecenia. Czterech asystentów uzupełnia personel naukowy, prowadzą ćwiczenia i konwersatorium ze studentami.

Praca w bieżącym roku akademickim 1945-46 układała się na podstawie poprzednich doświadczeń pedagogiczno-naukowych, które okazały się cennym wkładem w organizację nauki z punktu widzenia wypróbowania metod, zakresu przedmiotów, ich rozgraniczenia i rozmieszczenia na poszczególnych latach nauki, oraz ustanowienia systemu ćwiczeń, prowadzenia wykładów i pracy w seminariach. To w znacznym stopniu wyjaśnia osiągnięcia tego roku. Do nich należy: szczegółowe rozpracowanie programu wszystkich przedmiotów, z zestawieniem niezbędnej literatury, dla każdego zasadnicze skoordynowanie ich treści w kilku układach grupowych — prawniczym, ekonomicznym, administracyjno-żeglugowym, historyczno-gospodarczym, geograficznym, towaroznawczym, języków obcych i innych.

Uczelnia w swoich dążeniach praktycznych pogłębia zagadnienia z dziedziny transportu morskiego, administracji i eksploatacji portów i organizacji ich zaplecza, towaroznawstwo ładunków okrętowych, techniki handlu zagranicznego i t. p. Na tym podłożu praktycznie zaprawia się studentów w umiejętnościach świadczenia usług portowych, zwłaszcza w zakresie ekspedycji morskiej (z punktu widzenia obsługi ładunku, jego ubezpieczenia, odprawy celnej i t. d.), maklerstwa okrętowego (z punktu widzenia obsługi statku, w zakresie pośrednictwa frachtowego, odprawy statków i t. d.) i zaopatrywania okrętów (shipchandlerstwa).

Szczególną uwagę zwrócono na przyswojenie przez młodzież języków obcych, bez których przygotowanie inteligentnego pracownika morskiego nie otwiera przed nim kontaktu ze światem zagranicznym, pozbawia go możliwości swobody ruchu w porcie. Duży nacisk położono na naukę języka angielskiego, (w którym na III roku prowadzi się jeden z wykładów praktycznych, oraz francuskiego, niemieckiego, rosyjskiego i szwedzkiego. Uczelnia już weszła w kontakt z uczelniami zagranicznymi. Angielskie „Nelsons College" w Edinburgu zaproponowało przyjęcie 3-ch studentów na praktykę 3-miesięczną we wszystkich działach pracy morskiej. Z USA poszczególni uczeni nadsyłają książki z

zakresu ekonomii, Szwedzi zaprosili młodzież naszej uczelni na zjazd młodzieżowy. Nie mogliśmy skorzystać ani z ofiarowanych praktyk, ani też wysłać przedstawicieli na zjazd, z przyczyn od nas i od młodzieży niezależnych. Na razie utrzymujemy kontakt naukowy na odległość. W celu lepszego i racjonalnego zorganizowania nauki uczelnia skupia w gronie profesorów najbardziej doświadczone siły naukowe i praktyczne. Z tegoż grona profesorów T. Ociepszyński wyjeżdżał z polecenia Rządu do Londynu i Moskwy, jako rzeczoznawca i przedstawiciel Polski do Spraw Morskich. W systemie seryjnych wykładów, wprowadzonych dla podniesienia poziomu nauki, wzięli udział profesorowie Uniwersytetu Poznańskiego: L. Jaxa Bykowski, Roman Pollak, Kazimierz Tymieniecki i Edward Taylor. Na rok przyszły współpraca z innymi wyższymi uczelniami zostanie jeszcze bardziej zacieśniona przez wprowadzenie seryjnych wykładów w każdym trymestrze z dziejów żeglugi, handlu i polityki morskiej Hanzy, Holandii i Anglii, ekonomii, prawa i skarbowości. Wybitni przedstawiciele nauk z dwóch najbliższych Uniwersytetów: Poznańskiego i Toruńskiego, zasilać będą młodzież wykładami i prowadzeniem konwersatoriów.

Ma to podwójne znaczenie. Z jednej strony dla W. S. H. M. ten rodzaj współpracy wzbogaca zasoby intelektualne młodzieży, a z drugiej— tematyka naukowo-morska wchodzi w obręb zainteresowań i badań większego zespołu profesorów innych uczelni. W liczbie przedmiotów w cyklu wykładów seryjnych na Wyższych Uczelniach W. S. H. M. uwzględniła „Rybołóstwo Morskie", w celu zaznajomienia słuchaczy z bogactwami morza, eksploatacją ryb i ich rynkami zbytu. Rybołóstwo morskie stanowi jedną z poważnych gałęzi gospodarki morskiej i w obrocie handlowym zajmuje poważną pozycję. Studium handlowe nie może tego działu pominąć. W tym roku wykłady z tego zakresu prowadził dyrektor „Mir"-u dr. I. Kulikowski.

Współpraca profesorów W. S. H. M. w Gdyni w ramach samorządu gospodarczego na morskim odcinku gospodarki narodowej podkreśla zespolenie działalności uczelni z nurtem bieżącego życia. Działalność ta uwydatnia się również w budzeniu szerszych zainteresowań w dziedzinie zagadnień prawno-morskich, co znalazło wyraz w fachowej prasie prawniczej na tle publicznych prelekcyj profesorów W.S.H.M w Gdyni Wł. Sowińskiego i dr. T. Berowskiego o unifikacji międzynarodowego prawa morskiego. Uczelnia świadomie zdąża do zapewnienia morskiego pogotowia usługowego prawników, uwydatniając ich uczestnictwo przy „narodzinach" statku morskiego, w jego normalnej pracy, w razie awaryj (wypadków morskich) i przy „zgonie" statku. Zagadnienia te naświetla się gospodarczo nie tylko ze statycznego punktu widzenia dogmatyki prawnej, lecz wysnuwa się przy tym także z potrzeb życia postulaty ustawodawcze (por. np. referat prof. W. S. H. M. w Gdyni sędziego M. Piekarskiego na wszechpolskim Zjeździe Sędziów i Prokuratorów R P. w Gdańsku p. t. „Prawnicy polscy w służbie morza").

Jeszcze w jednym kierunku W. S. H. M. wykazuje aktywne stanowisko. Organizujące się życie miast portowych wymagało szkicowych opracowań o portach polskich. Personel naukowy W. S. H. M. opracował 9, z 17 podanych. Jest to wkład do dorobku kulturalnego Wybrzeża głównie asystentów W. S. H. M.

Na Wystawie Dorobku Gospodarstwa Wybrzeża uczelnia również zajęła pozycję w osobnym stoisku, przedstawiającym w 6-ciu barwnych planszach jej zadania, program, zestawienie liczbowe studentów, ich pochodzenie według województw, co wyraża ciążenie młodzieży na studia morskie i zatrudnienie ich w przedsiębiorstwach usług portowych i pokrewnych (90 osób).

Pracuje ona w urzędach i firmach morskich, zajmując nieraz stanowiska naczelników wydziałów, kierowników oddziałów i przedsiębiorstw, oraz wiele innych placówek, wymagających dużego wyrobienia i samodzielności. Obok tej dodatniej strony przy ocenie całokształtu w rocznej pracy występuje też i ujemna. Zajęcia te odrywają młodzież od uczelni, utrudniają naukę, są przyczyną nieustannie krzyżującą bieg pracy studenta i przewlekającą studia. Wpływ zajęć zarobkowych zaważył decydująco na losach wielu słuchaczy, skoro do egzaminów rocznych nie przystąpiło i zagubiło się przeszło 30% ogółu, w czym można dopatrywać się także naturalnej selekcji. Tkwi w tym wszakże i niebezpieczeństwo dla poziomu i zakończenia studiów poszczególnych studentów, zarobkowo pracujących. Stypendia zmierzają do osłabienia tych ujemnych objawów.

Ten stan rzeczy ma swoje głębsze przyczyny. Każdy studiujący chce studia ukończyć jak najprędzej. Każdy robi w tym kierunku wysiłek. Zawodzi studenta nieraz brak przygotowania do studiów wyższych, zwłaszcza u osób z maturą weryfikowaną lub skróconą. Występuje to wyraźnie na seminariach, w sposobie opracowania referatów, w nieporadnym posługiwaniu się książką, jako pomocą naukową, w niewłaściwym użytkowaniu czasu i powolnym tempie pracy, małym zdyscyplinowaniu intelektualnym, ubóstwie słownej obsługi myślowej i t. p. Te ciemne strony występują kontrastowo wobec jasnych, dojrzałych, lotnych, świetnie pracujących umysłów i dobrze już zaprawionych do samodzielnej pracy w poszczególnych dziedzinach studiów.

Wynika stąd paląca potrzeba i wołanie o realną i rzeczową pomoc materialną dla młodzieży studiującej.

W. S. H. M. pod tym względem znajduje się w wyjątkowo negatywnych warunkach, jak żadna inna wyższa szkoła w Polsce.

W. S. H. M. nie ma własnego budynku i nauka odbywa się w trzech obcych zakładach. Sprawne funkcjonowanie wykładów zawdzięczamy uprzejmości dyrektora P. S. M. Maciejewicza i dyrektora Gimnazjum i Liceum Handlowego

Kryszczyńskiego, którzy udzielali sal swoich szkół na użytek W. S. H. M.

Prywatne mieszkania profesorów, jak w konspiracji, zastępowały przez cały rok sale seminaryjne. Jeżeli dodać do tego, że studenci z braku domu akademickiego i bursy gnieżdżą się na poddaszach lub płacą wygórowane komorne, że stołówkę można było urządzić jedynie w prymitywnym baraku po PUR'rze — to będziemy mieć obraz zewnętrznych warunków pracy.

Ciężkie materialne położenie młodzieży z braku bursy, a przez dłuższy czas i stołówki, zmuszało do rozwinięcia akcji, w celu uzyskania stypendiów studenckich z różnych źródeł. Społeczeństwo i różne instytucje nieraz pod wpływem pracujących u nich studentów ustanawiały i przekazywały stypendia stałe lub okresowe, restauracje i stołówki wydawały darmowe obiady niezamożnym studentom. Wpływały też znaczne subwencje na różne potrzeby, usprawnienie organizacji i podniesienie uposażeń. Poczuwamy się do miłego obowiązku wyrazić wdzięczność następującym instytucjom i osobom: Delegaturze Rządu, Departamentowi Morskiemu Min. Żeglugi i Handlu, Gdańskiemu Urzędowi Wojewódzkiemu, Wojewódzkiej Radzie Narodowej, Gdańskiej Radzie Miejskiej, Instytutowi Bałtyckiemu, Morskim Zakładom Rybackim, Stoczni Rybackiej, Morskiemu Instytutowi Rybackiemu, Bałtyckiej Spółce Rybnej, Centrali Zbytu Przem. Węgl. w Katowicach, Związkowi Eksporterów i Importerów, Związkowi Drobnych Kupców, Spółdzielni „Zgoda", Związkowi Kupców Branży Opałowej, Spółdzielni Rybnej „Morska Ryba", Firmie „Handlo-Przemysł", Izbie Przemysłowo-Handlowej, Zrzeszeniu Kupców w Słupsku, Centrali Obróbki Przetworów Rybnych, Firmie Kasprowicz, Panu Mielcusznemu, Studentowi Waśniewskiemu.

Przeszło 20 różnych instytucyj zasilało uczelnię subwencjami i stypendiami na ogólną sumę 969.200 zł., w tym czołowa pozycja przypada Delegaturze i Ministerstwu Żeglugi.

W całokształcie bilansu wachlarz działania W. S. H. M. był szeroki. Swoją pracą wrasta ona coraz mocniej w Wybrzeże i krzewi się dość silnie, jako placówka naukowa, społeczna i kulturalna. Chociaż rok temu organizowała się w atmosferze osobliwej, powojennej i nieraz bardzo przykrej, drażliwej i ciężkiej. Profesorowie, studenci i urzędnicy administracji niezrażeni trwali w pracy, jak zdawało się w warunkach niemożliwych. Początkowo wykłady odbywały się w takim natłoku i ciasnocie, że nikt ze słuchaczy nie mógł robić notatek. Profesorowie przez dwa miesiące bez uposażenia, bez mieszkania; w chłodzie, i bez przesady, w głodzie, trwali w pracy z dużą godnością i wytrwaniem. Niektórzy z nich dojeżdżali regularnie na wykłady z Poznania w zimie w pociągach bez szyb. Są to pionierskie motywy świata nauki i szkoły, mniej znane innym. Hasłem wszystkich było pracować bez względu na warunki.

Wszystko to już należy do przeszłości, dumnych wspomnień o trudzie, o sile moralnej i wytrzymałości młodych i starszych. W tym znoju montowała się pierwsza w Polsce Wyższa Szkoła Handlu Morskiego, zrastała się w całość organiczną. Jej organizacja nie jest jeszcze zakończona, ale wewnętrzna strona pracy, tor i bieg zostały już ustalone i należycie ukształtowane na silnej podstawie do dalszego rozwoju.

St. Sąsiadek

POLSKIE WYCHODZTWO KONTYNENTALNE

Zupełnie inny charakter niż emigracja zamorska, posiada nasze wychodźtwo europejskie. Podczas gdy tamta była w swojej większości emigracją przesiedleńczą, to ta druga nosi charakter emigracji czasowej, z dużą skłonnością do reemigracji.

Konsekwencje ostatniej wojny, które zmieniły strukturę i granice Polski, dając jej możność przekształcenia się w państwo narodowościowo jednolite, stworzyły tym samym wyjątkowo pomyślne warunki dla zlikwidowania naszej emigracji zarobkowej w Europie — przez ściągnięcie jej i zatrudnienie w Polsce.

Ruch reemigracyjny jest już w pełnym toku: wracają Polacy z Z. S. R. R., Litwy, Łotwy i Estonii, w toku jest akcja przesiedleńcza 25.000 rzeszy polskich osadników rolnych z Jugosławii, a przybyły już także transporty z Francji. Ruch ten stale przybiera na sile i obejmuje coraz szersze grupy emigracji przedwojennej w różnych krajach Europy. Dzieje się to niezależnie od akcji repatriacyjnej wojska polskiego i emigrantów pochodzenia wojennego, których powrotna fala z Zachodu również stale się wzmaga.

Wobec tych faktów, szczegółowe analizowanie poszczególnych ośrodków naszej emigracji kontynentalnej w chwili obecnej byłoby zbyt utrudnione, a także nie celowe. Ograniczymy się więc tylko do krótkich uwag i podania pewnych cyfr.

NIEMCY.

Liczba Polaków w Niemczech przed obecną wojną sięgała cyfry 1.500.000. Z tego na samym Śląsku Opolskim zamieszkiwało z górą 800.000, w Prusach Wschodnich 200.000, na Pomorzu i terenach przygranicznych poznańskiego około 300.000. Polacy ci to przeważnie element rolniczy, częściowo zatrudniony w przemyśle i górnictwie, stanowiący ludność miejscową i będący gospodarzem tych ziem od zarania dziejów.

Wielkim skupiskiem polskim w głębi Niemiec, gdzie jeszcze dziś pracuje około 150.000 górników i hutników polskich, przybyłych tam ze Śląska i poznańskiego, to Westfalia i Nadrenia. Prócz tego do roku 1931 duże znaczenie miała emigracja sezonowa

do Niemiec robotników rolnych. Ruch ten jednak stopniowo zanikał i przed samą wojną był już minimalny.

O ile pod względem materialnym warunki Polaków w Niemczech były stosunkowo znośne, to z drugiej strony musieli oni walczyć z akcją wynaradawiającą, solidarnie prowadzoną przez rząd, społeczeństwo, szkołę i kler niemiecki. Ucisk i szykany w tym względzie doszły do tego stopnia, że już bezpośrednio po wojnie światowej większa część Polaków z Westfalii i Nadrenii opuściła Niemcy i na stałe przeniosła się do Płn. Francji, która wówczas odczuwała kolosalny brak rąk do pracy.

Wojna i pogrom Niemiec, przynosi rozwiązanie tego problemu. Tereny po Odrę i Nissę oraz płdn. zachodnia część Prus Wschodnich wracają do Polski. Fakt ten, bez reszty, rozwiązuje również i problem Polaków zamieszkałych na tych ziemiach, czyniąc zadość dziejowej sprawiedliwości.

FRANCJA.

Emigracja zarobkowa do Francji jest jedną z „najmłodszych". Po wojnie światowej dopiero bowiem przybrała większe rozmiary, a zapoczątkowana została przesiedleniem się 200.000 rzeszy Polaków (przeważnie górników) z Westfalii i Nadrenii do okręgów górniczych Płn. Francji. Była to rzesza świetnie zorganizowana, patriotycznie uświadomiona i mająca za sobą duże tradycje organizacyjne. Przywiozła ona ze sobą na teren francuski polskich nauczycieli, dawne swoje organizacje, prasę itp., które już w Niemczech stworzyła. Francja przyjęła Polaków tych z otwartymi rękami, odczuwając w tym czasie znacznie brak robotników w górnictwie i na roli. Dla odbudowy wojną zniszczonego kraju potrzebowała gwałtownie ludzi, których nie posiadała, wycieńczona znacznym upływem krwi, a mająca najmniejszy w Europie naturalny przyrost ludności.

Za tą pierwszą masową wędrówką Polaków do Francji, podążyły już bezpośrednio z Polski dalsze grupy robotników przemysłowych i rolnych, a ruch ten z małymi przerwami trwał aż do roku 1934, w którym to czasie, na skutek kryzysu gospodarczego i surowych zarządzeń rządowych, nie tylko został zupełnie zatamowany, lecz nawet przybrał odwrotny kierunek. Nastał masowy okres reemigracji do Polski.

Dziś liczba Polaków we Francji przekracza 500.000, podczas gdy w czasach dobrej koniunktury dochodziła do 700.000. Departamenty Nord i Pas de Calais, Alzacja i Lotaryngia oraz okręg Lyonu i St. Etienne — oto miejsca najsilniejszych skupień polskich, dosięgających w niektórych miejscowościach 70% ogółu mieszkańców. Poza tym nie brak Polaków w okolicach Paryża i rolniczych miejscowościach całej Francji. Wyjątkowy charakter dla Polaków mają okolice Tuluzy, gdzie zaczął się polski ruch osadniczy na roli.

Życie polskie we Francji, któremu ton w dużej mierze nadaje emigracja polska z Westfalii, rozwinęło się bujnie, zwłaszcza w osiedlach górniczych i przemysłowych. Liczne polskie organizacje, polskie nauczycielstwo w liczbie 170 wykładających, duchowieństwo i prasa (3 dzienniki i 7 czasopism) zapewniają, aczkolwiek niewystarczająco, opiekę duchową polskiej emigracji we Francji. W tej chwili pozostaje ona pod urokiem powrotu do Kraju. Pierwsze transporty górników polskich z Francji przybyły do Polski. Górnicy ci wraz z rodzinami osiedlili się na Dolnym Śląsku, gdzie pracują już na chwałę i pożytek własnej Ojczyzny.

BELGIA.

Równolegle z napływem emigrantów polskich do Francji, wytwarzał się ośrodek polski w sąsiedniej Belgii, który skupia około 40.000 robotników polskich, zatrudnionych przeważnie w tamtejszym przemyśle żelaznym i górnictwie węglowym. Polonia ta cieszyła się przed wojną pełnią swobody kulturalnej, a polscy nauczyciele, księża i wszelkiego rodzaju organizacje społeczne, miały tam wdzięczne pole działania.

HOLANDIA.

Również pochodzenia powojennego jest dobrze zorganizowany ośrodek polski w Holandii z około 7.000 Polonią (przeważnie górnicy). 20 towarzystw kulturalno-oświatowych, paru nauczycieli i księży — stoi tu na straży polskości.

DANIA.

W przeciwieństwie do poprzednich, 15.000 Polaków w Danii jest pochodzenia chłopskiego. Pracują oni na roli i przybyli do Danii przed Wojną Światową, osiedlając się głównie na wyspach Falster, Holland, Fiongi oraz w płn. Szlezwigu. Z powodu dość luźnego kontaktu ze sobą, życie polskie słabo rozwinięte. Ośrodek ten był raczej zamknięty, bez większego dopływu nowych jednostek z Kraju i dość często musiał walczyć z asymilacyjnymi dążeniami miejscowego kleru.

CZECHOSŁOWACJA.

Nie licząc zwartej 200.000 masy Polaków na Śląsku Cieszyńskim, Polonia osiadła na Morawach i w Czechach oraz na Spiżu i Orawie liczy około 60.000. Element to robotniczy, w większości zorganizowany i uświadomiony. Niestety, jak dotąd Polakom na Zaolziu źle się dzieje i bynajmniej nie widać dobrych chęci ze strony Czechosłowacji do demokratycznego ich traktowania. Wszelkie zaś wysiłki ze strony polskiej, zmierzające do przyjaznego uregulowania problemu Zaolzia, jak dotąd, nie dały pozytywnych wyników.

RUMUNIA.

Na 90.000 Polonię w Rumunii składają się przeważnie rolnicy i drobni rzemieślnicy, osiadli na Bukowinie i Besarabii. Los Polaków w Rumunii przed wojną nie był jednak godnym pozazdroszczenia. Mimo stosunków przyjaznych obu państw, prześladowania wywołane szowinizmem władz lokalnych dawały się srodze odczuwać tamtejszej Polonii.

Największą organizacją polską był tam Związek Stowarzyszeń Polskich w Czerniowcach, obejmujący 15 różnych stowarzyszeń. Opiekę zaś nad polskim szkolnictwem sprawował Związek Szkolny, który utrzymywał szereg szkół.

LITWA, ŁOTWA, ESTONIA.

W ciężkich również warunkach żyli przed wojną Polacy w państwach bałtyckich. 200.000 masie Polaków, przeważnie drobnych rolników, na Litwie dawały się srodze we znaki nieustające szykany i prześladowania biurokracji litewskiej.

Nie lepiej powodziło się pod tym względem i 70.000 Polonii w Łotwie. Rodacy nasi w Łotwie to rolnicy, rzemieślnicy, robotnicy i pracownicy przemysłowi. Naczelną organizacją polską był Związek Polaków na Łotwie, który posiadał 2.600 członków, 29 szkół powszechnych i 3 średnie. Na prasę składały się 1 dziennik i 3 czasopisma.

W Estonii i Finlandii pozostało jeszcze sprzed tamtej wojny nieco robotników i trochę inteligencji, razem około 15.000. W chwili obecnej odbywa się przesiedlanie Polaków z państw bałtyckich do Polski i niebawem akcja ta zostanie zakończona, a tym samym i problem cały zlikwidowany.

JUGOSŁAWIA.

25.000 grupa polskich kolonistów w Bośni osiedliła się tam w latach 1890 do 1910 w charakterze osadników rolnych. Jest to grupa zamknięta, podobnie jak Polonia w Danii. Życie polskie słabo rozwinięte. Cała ta grupa polskich kolonistów wraca obecnie do Polski i osiedla się również na Dolnym Śląsku, dokąd liczne transporty już nadeszły.

Na zakończenie tego krótkiego i pobieżnego przeglądu należy wspomnieć o 15.000 Polonii w stolicy Węgier, Budapeszcie, podlegającej silnym prądom asymilacyjnym, o 5 tysięcznej grupie Polaków (przedwojennych) w Anglii, 2 tys. grupie w Szwajcarii, 1 tys. w Italii oraz Turcji.

W różnych epokach czasu, różne były zdania, zależnie od koniunktury, na temat korzyści i strat, jakie ze sobą przynosi emigracja dla Kraju. Najpopularniejszą jednak, gdyż niewątpliwie najbliższą prawdy, była już przed wojną opinia, uważająca emigrację jedynie jako „malum necessarium". Godnym zaś ubolewania był nie tyle sam wyjazd Polaków na obczyznę za chlebem, jeżeli zmniejszał on biedę w kraju, ale raczej stan gospodarstwa krajowego, który dziesiątki tysięcy rąk roboczych czynił w Polsce zbytecznymi.

O ile więc już przed wojną emigracja w ogóle, a emigracja kontynentalna szczególnie uważana była jedynie jako „konieczne zło", to w dzisiejszej naszej nowej rzeczywistości tolerowanie jej nadal byłoby zbrodnią. Ofiarna i bezinteresowna miłość wychodźtwa dla Polski, jego potencjał oraz jego zasoby moralne i materialne winny współdziałać przy odbudowie Ojczyzny.

W głębokim zrozumieniu tej prawdy, Rząd Jedności Narodowej słusznie uczynił rzucając hasło powrotu wychodźtwa do Polski. Z szansy tej skorzystać powinno przede wszystkim wychodźtwo europejskie, którego warunki ekonomiczne zawsze wiele pozostawiały do życzenia, stwarzając przykrą niepewność jutra dla polskiego emigranta i narażając go niejednokrotnie na złe, bynajmniej nie demokratyczne traktowanie i wszelkiego rodzaju upokorzenia.

Inż. S. Szymborski

UJŚCIE WISŁY

Żądza zniszczenia, która opanowała okupanta w obliczu klęsk, dotknęła boleśnie ujście Wisły. Bogate miasto Gdańsk pogrzebało w gruzach i zgliszczach liczne drobne, średnie i duże warsztaty przemysłu pomocniczego, który zapewniał rozwój portu i obsługę statków morskich, składy, magazyny, biura handlowe i dostatnio urządzone mieszkania prywatne gdańszczan.

Miasto Gdańsk pracowało ściśle z portem, każda ulica i każdy niemal dom związane były niemi żywotnych interesów z ruchem statków w porcie, z techniką przeładunku, z towarem, który miał się znaleźć w lukach okrętu, lub z za morza przywieziony, miał być rękami gdańszczan przerobiony, lub przeniesiony wprost do odbiorcy.

Mimo trudnej politycznej sytuacji, spowodowanej bezsensowną walką konkurencyjną z Gdynią i nieufnym traktowaniem swego gospodarczego zaplecza — miasto Gdańsk żyło przecież w dobrobycie, jakiego zazdrościły mu wszystkie inne miasta portowe Bałtyku. A przecież miało ono swoje kryzysy, wykonywało kosztowne manewry dumpingowe, wreszcie przeżywało wyraźne cofanie się obrotów przeładunków w stosunku do Gdyni.

Tajemnicze źródła energii, pozwalającej spokojnie przetrwać krytyczne momenty miasta, tkwiły w niewielkim, ale niezmiernie charakterystycznym terenie, w magicznej dolinie Delty Wiślanej o dźwięcznej nazwie Żuławy. Teren ten był dla Gdańska naturalnym żywicielem wysokiej klasy, dostarczał cennej glinki do wyrobu artystycznej ceramiki i majoliki, stworzył ogrodownictwo na wysokim poziomie. Żuławom warto poświęcić chwilę uwagi.

ROK 1300.

Leży przed nami mapa „Weichseldelta um das Jahr 1300", opracowana przez H. Bertrama. Dokument historycznej wagi, gdyż odsłania nam dawną nazwę miasta Gdańsk, podając, że dziś nazywa się ono Danzig. Rzeka ma nazwę Wysla. Szereg miejscowości ma brzmienie słowiańskie, podane lojalnie przez autora.

Mapa ta, obok wartości etymologicznej, posiada równie cenne materiały dla człowieka interesującego się historią Wisły, w jej mało znanym dotychczas, niedostępnym odcinku ujścia w morze.

Wisła i Nogat odprowadzały mniejwięcej równe ilości wody do morza. Nogat nie czynił tego bezpośrednio, lecz licznymi odnogami zasilał jezioro Drużno, oznaczone na mapie nazwą Drusin, niemieckie Drausen, które zajmowało conajmniej 20-krotną powierzchnię dzisiejszego jeziora, oraz Zalew Świeży, który także wyglądał wówczas inaczej. Otóż wody Zalewu zajmowały obszar znacznie na zachód wysunięty, zbliżając się niemal bezpośrednio do koryta Wisły, na wysokości dzisiejszych Łożysk, niem. Einlage. Drugim szczegółem niezmiernie interesującym, z uwagi na dzisiejszą sytuację miasta Elbląga, jest wyraźny dowód istnienia przed wiekami sztucznego przekopu Mierzei Wiślanej na wysokości dzisiejszej wioski Vogelsang, dającego wyjście

w morze z Zalewu Świeżego, czyli połączenie Elbląga z morzem, z pominięciem Piławy.

Wisła, po oddaniu części wód Nogatowi, biegła dzisiejszym korytem na północ, wśród wysp, odsypisk i zakoli zbliżając się do morza na odległość około 2 km., poczym, napotykając przed samym morzem wzniesienie terenu ciągnące się od Gdańska po Piławę — rozdzielała się na dwa ramiona, prostopadłe do dotychczasowego kierunku i jednym wprost na wschód płynęła do pobliskiego Zalewu Świeżego, drugim w przeciwnym kierunku, na zachód, równolegle do brzegu morskiego. W niewielkiej od morza odległości płynęła ona ku Gdańskowi, kierując się stąd na północ, ku dzisiejszemu wyjściu w morze.

Duży obszar na południowy-wschód od miasta na przestrzeni od Gdańska aż po Wisłę, zajmuje woda.

Z większych miast znajdują się na mapie: Gdańsk, Tczew (Dersowe), Malbork i Elbląg.

Wody mają typowy charakter nieuregulowanych, kapryśnych, utrudniających człowiekowi życie.

SZTUCZNE OSUSZENIE DOLINY

Historia walki człowieka o ujarzmienie Delty Wiślanej i uporządkowanie stosunków wodnych sięga bardzo dawnych czasów. Na wspomnianej mapie, przedstawiającej ujście Wisły w r. 1300, są ślady tamy, lub grobli, długiej na 15 km. i biegnącej przez obszar zalany w pobliżu Gdańska. Żmudnym wysiłkiem całego szeregu pokoleń dokonano dzieła osuszenia Delty Wiślanej. Mamy w tym wypadku do czynienia z osuszeniem depresji, tj. terenu, który jest położony niżej niż poziom morza i to od kilku centymetrów do 2 metrów różnicy poziomów. Cały zalany teren pocięto siecią grobli i rowów, a wodę przepompowano do wyższego zwierciadła Wisły i Nogatu, uzyskując tereny pod uprawę i osadnictwo. Tereny te stały się wkrótce bardzo żyzne, gdyż stosunki wodne w glebie mogły być dowolnie regulowane przez zmianę intensywności pompowania. Są to sławne dziś Żuławy. Tereny Żuław depresyjne, a więc znajdujące się poniżej poziomu morza, zajmują obszar:

na zachód od Wisły — 9500 ha,
między Wisłą i Nogatem — 16500 ha,
na wschód od Nogatu — 26500 ha.

Tworzą one wraz z przyległymi obszarami Delty Wiślanej kolejno: Żuławy Gdańskie o łącznej powierzchni 35.000 ha, Żuławy Wielkie w widłach Wisły i Nogatu o pow. 70.000 ha, wreszcie Żuławy Elbląskie na wschód no Nogatu, niewiele mniejsze od Wielkich, bo zajmujące około 67.000 ha.

Równolegle z pracą osuszenia Żuław uregulowano koryto Wisły, poodcinano szereg zbytecznych odgałęzień, przede wszystkim wschodnią odnogę Wisły, która zasilała Zalew Świeży, wobec czego Wisła odprowadzała całą swoją wodę na Gdańsk i do ujścia przez dzisiejszy Nowy Port i Westerplatte. Gdańsk leżał więc nad płynącą wartkim prądem rzeką. Ale nagle prąd ustał po zimie 1940 r., kiedy na wysokości dzisiejszych Górek Zachodnich (Westl. Neufahr) zrobił się potężny zator lodowy i Wisła wyrwała sobie nowe ujście w morze, poniżej miejscowości Bąsak, między Górkami Wschodnimi i Zachodnimi.

Zarząd Wisły, nauczony przykrym doświadczeniem, postanowił uchronić się na przyszłość od podobnych niespodzianek i w kilka lat po katastrofie, przystąpił do stworzenia sztucznego koryta, odprowadzającego Wisłę w bezpiecznym miejscu w morze. W tym celu przedłużono lekkim łukiem koryto Wisły od Łożysk (Einlagen), a północ, zamykając dotychczasowe koryto Wisły w tym miejscu śluzą komorową. Od tej chwili Wisła od Łożysk, aż po ujście w Gdańsku nosi nazwę „Wisły Martwej", lub słuszniej „Leniwki".

INSTALACJA SIŁY DLA ODWODNIENIA ŻUŁAW

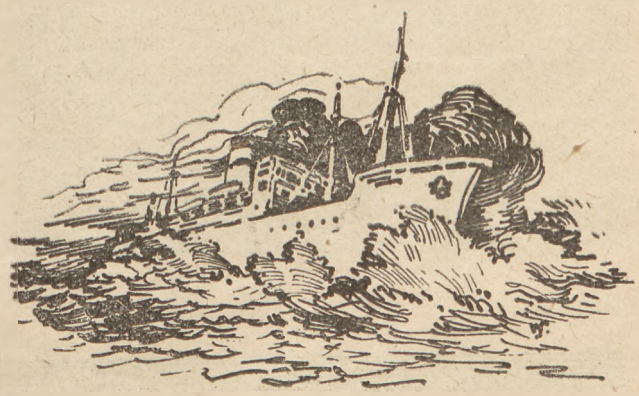
Żuławy Gdańskie otrzymały 41 pomp na ogólną moc zainstalowaną 1315 KM, Wielkie otrzymały 42 pompy, na ogólną moc 1820 KM, wreszcie Elbląskie 61 pomp — 1520 KM. Pompy te idą przeważnie energą elektryczną, którą czerpią z elektrowni okręgu pomorskiego i mazurskiego.

ROK 1945.

Część armii niemieckiej, złożona przeważnie z oddziałów SS, zbiegów i jeńców Armii Czerwonej, oraz Ukraińców (t. zw. Własowcy), odcięta została na Żuławach Gdańskich i Wielkich od możliwości odwrotu. Nie mogąc liczyć na żadną łaskę u zwycięzców, grupa ta postanowiła nie poddawać się, lecz trwać do końca wojny, w bezpiecznym schronieniu. W tym celu poniszczono znaczną ilość pomp, zalewając wokół wielkie obszary, pozrywano przewody, zasilające w prąd, usunięto nawet słupy, dźwigające sieć elektryczną w powietrzu.

Skutek jest taki, że dzisiejsze Żuławy wróciły do stanu z roku 1300.

Prace nad odnowieniem pomp i doprowadzeniem prądu, zostały podjęte i postępują naprzód. Program prac przewiduje, że do końca 1946 r. wszystkie pompy będą mogły rozpocząć na nowo pracę, a wtedy po trzech miesiącach Żuławy mogą być znowu osuszone.



CZEŚĆ BOHATEROM WESTERPLATTE

Komandor ppor. Dąbrowski zastępca dowódcy Westerplatte w 1939 r., obecnie dowódca Kadry Marynarki Wojennej.

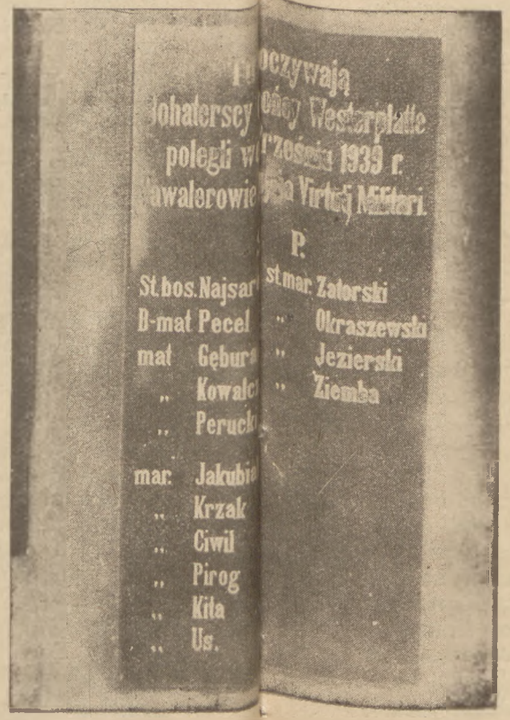
Bandera Rady Narodowej Gdańska.

Obrońcy Westerplatte biorą udział w uroczystościach „świętomorskich", zorganizowanych przez Ligę Morską.

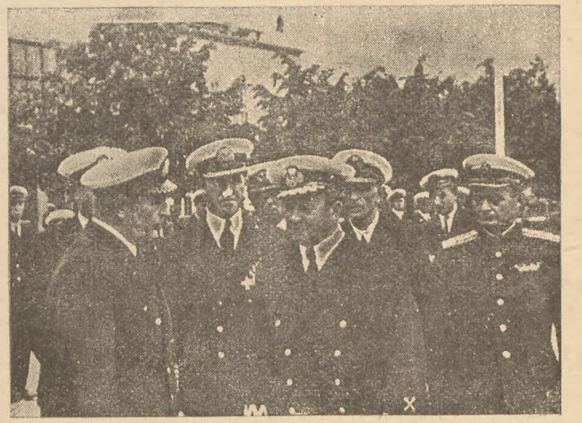
NAZWA, której brzmienie stało się symbolem bohaterstwa. Nazwa, która przeszła do historii oręża polskiego, zapisując w niej złotymi zgłoskami nazwiska bohaterów-szaleńców, stawiających czoło przewadze oręża i techniki wojennej, bohaterów, którzy wykonali rozkaz do ostatka, przeciwstawiając się przemocy hitlerowskiego żołdactwa w imię wiary żołnierskiej, ginąc z imieniem tej co „Nie zginęła" na ustach.

Obok obrońców Poczty Gdańskiej, którym odmówiono nawet praw kombatanckich, obok obrońców Helu, żołnierze Westerplatte przeszli do historii nie jako straceńcy, ale jako symbol wiary w zwycięstwo sprawiedliwości dziejowej

Odrodzona Ojczyzna, Polska Demokratyczna, nie zapomniała swych synów. Dzień ich śmierci jest dniem chwały. W roku obecnym uczcili przedstawiciele władz najwyższych z Marszałkiem Żymierskim na czele, oddając hołd bohaterom Westerplatte.



DNIA 1 września 1939 r. strzał z pancernika „Schleswig-Holstein" rozpoczął akcję zbrojną przeciw Rzeczpospolitej. „Gość" Wolnego Miasta Gdańska, pancernik Trzeciej Rzeszy rozpoczął tę wojnę bez wypowiedzenia. Stusiedemdziesięciu pięciu żołnierzy i pięciu oficerów, których całe uzbrojenie składało się z kilku karabinów maszynowych i jednego działka, stawiło czoło nawale germańskiej, atakującej z lądu, z morza i z powietrza. Wytrwali siedem dni i siedem nocy. Poddali się po wystrzeleniu ostatnich nabojów. Niemcy wydobyli ich spod gruzów fortu w dniu 7 września, gdy zamilkły już strzały obrońców, gdy przy życiu pozostała jedynie mała garstka rannych, wyczerpanych beznadziejną walką, ale pełnych wiary, że sztandar, na którym wypisane było Zwycięstwo nie padł w tej walce, bo podnieśli go inni obrońcy na wszystkich polach bitewnych, walcząc aż do chwili ostatecznego upadku hitlerowskiej Hydry.



Marszałek Rola-Żymierski w rozmowie z admirałem Mohuczym po złożeniu wieńca na grobie bohaterów.

Tablica pamiątkowa na mogile obrońców Westerplatte.

Obrońcy Westerplatte w pochodzie „świętomorskim" w Gdyni.

Jerzy Milewicz

KAWA RZĄDZI BRAZYLIĄ

W II połowie XVIII w. na skutek odkrycia cukru w buraku cukrowym i masowej jego uprawy, Brazylia, główny eksporter cukru trzcinowego, straciwszy swe rynki zbytu, zmuszona była przerzucić się na produkcję kawy. Fazeudeiros wycięli trzcinę cukrową a zaflancowali drzewka kawowe, głównie 2 odmiany: najurodzajniejszą „Oredo" i o największej zawartości koffeiny „Botucatu". Kawa dostała się do Brazylii w dość oryginalny sposób. Rosła ona w Gujanie francuskiej, lecz pod kontrolą, a wywóz jej był karany śmiercią. Przebiegły Brazylijczyk, który pragnął mieć i w swojej ojczyźnie kawę, przekupił żonę gubernatora Gujany, która, w czasie gdy on wydał bal, przesłała mu olbrzymi bukiet kwiatów, w których była ukryta gałązka kawy z dojrzałymi nasionami. W 1727 r. Brazylia miała swoją kawę. Najlepszą ziemię i warunki klimatyczne znalazła kawa w stanie Sao Paulo. Brazylia stała się największym eksporterem kawy na świecie.

Coraz większe sumy szły do rąk fazeudeiros, coraz bardziej rozszerzano jej uprawę. Kawa stała się ośrodkiem, wokoło którego obracało się życie i myśli całej Brazylii. Kawa budowała miasta, ulice, porty i koleje; zawierała kontrakty handlowe; nadawała ustawy; organizowała rewolucje i obalała je; wypowiadała wojny i zawierała pokoje — rządziła Brazylią.

Kiedy co październik krzaki kawowe okrywają się kwiatami i kiedy pojawiają się pierwsze małe owoce, pędzą w świat telegramy z długimi kolumnami cyfr szacowanych zbiorów i wprawiają giełdy w gorączkę, która dochodzi do szczytu w czasie eksportu z portów Brazylii. Lecz monokultura ma i swoje ujemne strony. Pierwszy zgrzyt nastąpił w 1883 r., kiedy to z powodu kryzysu nastąpił spadek cen. Ten pierwszy kryzys dał powód do wmieszania się państwa w akcję kawową, które nastąpiło w 1886 r. i trwa do dziś.

Także duży wpływ wywarło na produkcję kawy zniesienie niewolnictwa w dn. 13.V 1888 r., bowiem całe rolnictwo było zbudowane na niewolnictwie. Odtąd fazendeiro musiał za pracę płacić gotówką. Spowodowało to zachwianie się całej gospodarki, bowiem praca Murzyna, mimo, że była tania, była mało wydajna. Inicjatywę dali tu Sao Paulści, którzy sprowadzili robotników włoskich, których praca była o wiele wydajniejsza i wyrównała różnicę w płacy białych i Murzynów. Prócz tego zniżka milrejsa do 1/3 poprzedniej wartości (spowodowana zmianą ustroju Brazylii), a sprzedaż kawy na bazie funta ang. spowodowała, że zarobki fazeudeiros wzrosły, którzy, zachęceni tym, powierzchnię uprawy kawy zwiększyli, czym zwiększyli eksport z 2 milionów worków kawy w 1890 r. do 5 mil. w 1898 r. Wtedy zabrakło waluty, wybuchł kryzys pieniężny, fazeudeiros nie mogli płacić robotnikom zarobków, a rząd włoski zagroził powrotem Włochów do ojczyzny. Wtedy rząd związkowy Brazylii udzielił plantatorom pożyczki i poparcia w gotówce, lecz zarazem wydał prawo zabraniające zakładania nowych plantacyj kawy, a także zapewnił za kawę dobrą cenę. Państwo wstąpiło w zakres gospodarki kawowej. Plantatorzy odetchnąwszy, znów zaczęli powiększać swoje plantacje, bowiem znaleźli w prawie lukę, dozwalającą sadzić nowe krzaki kawowe na miejsce wyrośniętych i zniszczonych. Produkcja kawy z roku na rok wzrastała.

W 1900 r. padło na Brazylię widmo wielkiego zbioru kawy. Widmo, bo znaczyło przewyższenie zapotrzebowania i zniżkę cen, czyli zmniejszony zysk. Lecz fazeudeiros wołali: „trzymać cenę!" i w dalszym ciągu zwiększali obszar swych plantacyj. Po raz drugi wielki zbiór kawy przypadł w 1906 r. Telegramy roznosły wieść, że w Brazylii na krzakach znajduje się 18 milionów worków kawy. A rynki światowe wciąż zniżały cenę na kawę.

Jawa, której w swoim czasie Brazylijczycy wysłali krzaki kawowe, teraz rzuciła na rynki ponad milion worków kawy, stając się groźnym konkurentem Brazylii. Także Kolumbia i Wenezuela, jako leżące bliżej USA, stały się jej konkurentem, i dziś wysyłają 1/6 brazylijskiego eksportu.

Brazylijczycy wkroczywszy na drogę „trzymać cenę!", kroczyli tak ku gorzkiemu końcowi. Państwo, które przez pożyczki i zapomogi w gotówce stało się faktycznym kupcem kawy, zawarło z USA i Europą układ w sprawie pożyczki 5 milionów funtów. To był pierwszy dług kawowy, lecz nie ostatni. Za te pieniądze rząd wykupił od fazeudeiros 14 mil. worków kawy, reszta zaś musiała pozostać na drzewach. Państwo stało się kupcem kawy od plantatorów, a sprzedawcą na rynkach świata. Sztuczne ograniczanie ofert przez rzekomy brak zapasów, przy rzeczywistym nadmiarze nazwano waloryzacją. Ostatnich ilości tej kawy waloryzowanej pozbyto się dopiero w 1918 r.

Z chwilą wybuchu pierwszej wojny światowej została ta równowaga znów naruszona, bowiem handel zamorski coraz bardziej słabnął, podczas gdy kraje produkujące kawę, a leżące poza zasięgiem niemieckich łodzi podwodnych, wciąż rozwijały swą produkcję.

W 1918 r. rząd wykupił 3/4 miliona worków kawy od fazeudeiros — to była druga waloryzacja. Także Francja i USA wykupiły znaczną część zapasów. W składach Brazylii kawa gromadziła się. W 1918 r. silne przymrozki zniszczyły zbory, a straty obliczano na 12 milionów worków kawy i wiele milionów krzaków kawowych. Zebrano zaś tylko 3 miliony worków kawy. Z końcem wojny Brazylia stanęła bez towaru, podczas gdy Jawa i Środkowa Ameryka stały już mocną stopą na rynkach. Państwo sprzedało swoje zapasy starej waloryzowanej kawy, a zarobek podzieliło między rząd a stan Sao Paulo na odbudowę plantacji.

Gra zaczęła się od nowa. Plantacje zaczęły

znów dawać rekordowe zbiory i znów brzmiał stary okrzyk: trzymać cenę!

Wprowadzenie prohibicji w USA było dla fazeudeiros korzystne, gdyż eksportowali tam zamiast 5,6 milionów worków kawy.

Zbiory z roku na rok zwiększały się i w 1923 r osiągnęły 15 milionów worków kawy. Więc znów waloryzacja? Lecz świat już się zmienił. Co było możliwe w 1906 r., to po wojnie nie miało zastosowania. Wszystkie państwa, zarówno wojujące, jak i neutralne, były wojną wyczerpane i rząd nie mógł odkupić kawy od swych fazeudeiros. Uciekł się więc do nadzwyczajnych ustaw. Był to przymus dostawy kawy. Gdy kawa została zmagazynowana, była sprzedawana w kolejności wpłynięcia. Za sprzedaną kawę fazeudeiro znów otrzymywał dobrą cenę.

W 1926 r. rząd Brazylii znów zmuszony był zaciągnąć większą pożyczkę w USA, Anglii i Francji po kursie 40 milrejsów za 1 funt. Otrzymane w ten sposób złoto rząd zatrzymał i na tej podstawie wydał papierowe banknoty. Tak stworzył sztuczną „prosperity", a plantacje zostały znów rozszerzone.

Z powodu inflacji i wzięcia się do uprawy kawy większej liczby ludzi, nie plantatorów, kawa brazylijska straciła na swej wartości i jakości. Ilości kawy w magazynach wzrastały, a nie było możności zaciągnięcia pożyczki pod zastaw tych zapasów. W 1929 r. W. Brytania pożyczyła jeszcze 20 milionów funtów, w celu kontynuowania waloryzacji. Jeszcze raz więc zostali plantatorzy poratowani. Zbiór w 1931 r. zatopił Brazylię w powodzi 29 milionów worków kawy. Rząd związkowy powołał do życia narodową radę kawową... i palono się przez dni i noce 50 milionów worków kawy (1 worek=60 kg.), a nad krajem unosiły się czarne chmury dymu.

Po waloryzacji przyszła kolej na niszczenie.

„Trzymać cenę!" — od 20 lat brzmiał ten okrzyk. W myśl tego hasła państwo naprzód darowało, później kupowało, pożyczało, aż nakoniec niszczyło kawę. Najpierw płaciło państwo, później wierzyciele, teraz płacili sami fazeudeiros.

A następstwa? Pod osłoną brazylijskiego „trzymać cenę!" i palenia kawy konkurenci rozbudowywali swoją wytwórczość.

Oto bezsens hasła „trzymać cenę!" w świetle liczb:

W 1909 r. Brazylia wysyłała 76% światowego zapotrzebowania, w 1935 r. jeszcze 63%, a w 1936 r. tylko 55%.

Tak się zemścił na Brazylii rok 1906.

Mgr. Benedykt Krzywiec

Uwagi o zaopatrywaniu okrętów

(Handel shipchandlerski).

Na ten temat nakładem Instytutu Bałtyckiego w Gdyni ukazała się w r. 1937 w druku praca Bolesława Koselnika p. t. „Zaopatrywanie Okrętów" (seria — Prace Gospodarcze Archiwum Morskiego).

1. Istota zaopatrywania okrętów. Jednym z zasadniczych czynników aparatu handlowego każdego portu są osiadłe w nim przedsiębiorstwa, mające za cel zaopatrywanie okrętów (statków handlowych i okrętów wojennych) w artykuły potrzebne w czasie podróży morskiej i postojów w portach. Przedsiębiorstwa te, łącznie wzięte, tworzą ośrodek specjalnego handlu w porcie t. zw. „shipchandlerki", t. j. zaopatrywanie okrętów.

Cechami charakterystycznymi tego handlu są:

a) Ograniczona ilość i specyficzny rodzaj artykułów, będących przedmiotem dostaw okrętowych, oraz

b) Sposób dokonywania tranzakcji i terminowość dostawy.

2. Artykuły dostaw okrętowych. Ogół artykułów, stanowiących przedmiot zaopatrywania okrętów można podzielić na dwie zasadnicze grupy:

a) *artykuły spożywcze,* służące do zaspakajania codziennych potrzeb załogi i pasażerów,

b) *artykuły techniczne,* służące do uzupełniania szybko i często zużywającej się armatury statku, jego wyekwipowania i konserwacji.

Artykuły spożywcze: dział ten obejmuje liczne kategorie, wśród nich napoje alkoholowe, piwo, tytonie itp.

Artykuły techniczne: grupą tą objęte są artykuły, których konsumentem jest sam statek i jego maszyny, a dzielą się one zasadniczo na dwa rodzaje, mianowicie:

a) artykuły pokładowe i maszynowe, — są one bardzo liczne (sprzęt bosmański, sprzęt sygnalizacyjny, ratowniczy, materiały konserwacyjne, środki do utrzymywania czystości, różne narzędzia i przybory;

b) do artykułów pędnych, smarów oraz wody słodkiej należą:
paliwo (węgiel bunkrowy, ropa naftowa, benzyna, oleje maszynowe, smary, nafta— wreszcie woda słodka.

Dla zaopatrywania statków w węgiel bunkrowy istnieją w portach na nabrzeżach specjalne stacje (magazyny) bunkrowe oraz specjalne urządzenia do bunkrowania statków (m. in. pływające statki bunkrujące).

3. Potencjał nabywczy statku. Koselnik przykładowo oblicza — że *w okresie rocznym na 1 tonę R. N. statku pasażersko-towarowego chłonność jego z tytułu zaopatrzenia wynosiła 74 zł. 44 gr. (przedwojenne).* Na trampach chłonność ta jest oczywiście mniejsza. Jednakże statek roz-

siewa swą zdolność nabywczą wśród tej ilości portów, do której zawija, a więc na poszczególne porty przypada z jego potencjału chłonnego tylko część.

4. Obroty handlu zaopatrywania okrętów w Gdyni.

LATA	ARTYKUŁY SPOŻYWCZE				ARTYKUŁY TECHNICZNE				OGÓŁEM	
	Krajowe		Zagraniczne		Krajowe		Zagraniczne			
	zł.	%	zł.	%	zł.	%	zł.	%	zł.	%
1935	1.080.657	68,3%	364.944	23,2%	59.511	3,7%	79.374	4,8	1.584.489	100%
1936	2.013.529	74,7%	483.904	18,2%	94.690	3,3%	96.420	3,6	2.688.544	100%

Z zestawienia wynika, że *ze sprzedaży artykułów spożywczych* przypadało gros sumy, bo w *r. 1936 prawie 75% — na towary krajowe. Artykuły spożywcze stanowiły 93%*, podczas gdy na techniczne przypadało 7%. Cyfry te wykazują, jak względnie niskie były obroty zaopatrywania okrętów w Gdyni w artykuły techniczne. Troską handlu shipchandlerskiego powinna być akcja w kierunku sprzedaży na statki, polskich artykułów technicznych.

Należyte prosperowanie zaopatrywania okrętów w Gdyni i Gdańsku oraz w Szczecinie — leży nie tylko w interesie dostawców okrętowych, lecz również i miast. Np. dostawy okrętowe w Antwerpii osiągnęły w r. 1932 (przy pojemności statków zawijających 16,7 tys. RN) sumę zł. 12,5 milj. Przy 10 milionach ton teoretycznie powinno to wynieść 7 milionów zł. przedwojennych.

5. Sprzedaż na statki węgla bunkrowego. Polskę — w obecnej jej sytuacji gospodarczej i ekonomicznej — interesuje dziś w stopniu b. wysokim zbyt węgla bunkrowego w naszych portach. W całym basenie morza Bałtyckiego dla licznych jednostek marynarek handlowych państw Skandynawskich, Finlandii, Związku Radzieckiego i Niemiec — nie mówiąc już o polskiej banderze — co się samo przez się rozumie — Polska jest dziś jedynym dostawcą węgla. Uwzględniając nadto drogę wodną Odry z Zagłębia węglowego na Szczecin oraz drogę śródlądową Wisły, a następnie też i polskiego kanału węglowego Śląsk — Bydgoszcz — *węgiel polski, dostarczany do portów polskich I kl. Gdańska, Gdyni i Szczecina — zapewnia najtańsze źródło na Bałtyku do zaopatrzenia się tych statków w paliwo — węgiel bunkrowy.*

Przed wojną ok. 90% statków, zawijających do portu gdyńskiego, należało do typu parowców z paleniskami na węgiel (od r. 1934 statki parowe stanowiły w ruchu okrętowym portu gdyńskiego 90,5% (patrz „Wiadomości Portu Gdyńskiego" Nr. 11 z r. 1935 oraz Koselnik str. 33). Oczywiście węgiel bunkrowy, jako środek napędowy, ustępować będzie stopniowo na rzecz paliwa płynnego, t. j. ropy naftowej, a to na skutek przemian, dokonywujących się w tonażu żeglugi światowej przez wypieranie statków parowych przez motorowce. Ale to się będzie odbywało tylko do pewnych granic. *Już nadszedł kryzys w światowej polityce naftowej, zresztą basen Bałtycki nie posiada dostaw ropy rurociągami. Węgiel więc u nas nie stracił w tym względzie na znaczeniu.*

Niska stosunkowo cena węgla bunkrowego w Gdyni (w r. 1936 1 tona kosztowała: w Gdyni sh 16/6, w Szczecinie sh 20/—, w Królewcu sh 22/—,w Kopenhadze sh 22/—; Sztokholm, Ryga, Helsinki sh 25/—), stanowiła wielkiej wagi czynnik atrakcyjny i predestynuje dziś porty nasze do odegrania na Bałtyku roli wielkiej bazy bunkrowej. Przemawia za tym także i położenie geograficzne naszego wybrzeża.

6. Udział węgla bunkrowego w obrotach portów: Gdynia i Gdańsk (Koselnik str. 40 i 41).

Lata	Porty	Węgiel bunkrowy t o n:	Stosunek % węgla bunkrowego		
			Do ogólnego wywozu węgla i koksu	Do całości wywozu	Do całości obrotu towaru
1935	Gdynia	365.620	6,7	5,7	4,8
	Gdańsk	253.867	12,1	5,8	4,9
1936	Gdynia	401.573	7,2	6,2	5,1
	Gdańsk	314.771	15,5	6,7	5,5
1937 I półrocze	Gdynia	280.156	9,2	8,0	6,4
	Gdańsk	271.937	18,0	9,6	7,9

W miarę wzrostu portowych obrotów towarowych — wzrastał również zbyt węgla bunkrowego.

W ostatnich latach ilość węgla bunkrowego, przypadająca na 1 tonę rejestrową statków bunkrujących w Gdyni stale wzrastała, a mianowicie w kg. w 1934 — 55,8, w 1935 — 88,9, w 1936 — 91 i za I-szą połowę 1937 — 119,2. Dla Gdańska odnośne liczby stanowiły: r. 1925 — 85,6 kg., 1936 — 122,3 i 1937 — 164,8. Z tego wynika, że stan sprzedaży węgla bunkrowego w porcie gdańskim kształtował się nieco korzystniej niż w Gdyni.

Systemy manipulowania węglem bunkrowym są rozmaite. Porty polskie (Gdynia i Gdańsk) już przed wojną były zaopatrzone w najbardziej nowoczesne urządzenia przeładunkowe. Poza urządzeniami i czynnościami, odnoszącymi się do masowego i sprawnego ładowania okrętów węglem eksportowym — jako ładunek — mieliśmy specjalne przystosowania do ładowania węgla do bunkrów okrętowych (jam węglowych) dla potrzeb własnych statków.

Nowoczesnym sposobem ładowania węgla bunkrowego jest specjalnie dostosowany dla tej czynności pływający elewator. Port gdyński był

zaopatrzony w takie pływające stacje bunkrowe (jednostki portowe): „Robur VII", zakupiony w r. 1938, o 900 BRT, należący do Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego „Polskarob" i „Progres I" o 600 BRT; wreszcie lichtugi pływające z windami do bunkrowania np. „Elibor IV" w Gdańsku itd.

Trzeba to sobie dobrze uświadomić, że węgiel bunkrowy, sprzedany na statki obce, jest właściwie wywozem węgla i to na nieco korzystniejszych warunkach, bo bez eksportu poza kraj i płacony wg. cen aktualnych w międzynarodowej skali.

Na statki obce w Gdyni — z ogólnej ilości dostarczonego węgla bunkrowego — sprzedano: w 1935 r. — 89,9%, w 1936 — 92,8%, w 1937 — 91,3%. Według bandery najwięcej w Gdyni pobierały bunkru statki greckie: 1936 r. — 35%, angielskie 13% i szwedzkie 12,75%.

Sumy pieniężne, uzyskane ze sprzedaży węgla bunkrowego: (Koselnik — str. 44).

Lata	Gdynia		Gdańsk	
	zł.	przy cenie sh/tona	zł.	przy cenie sh/tona
1935	8.043.200	22	5.585.074	22
1936	8.433.600	21	6.610.191	21
1/2.1937	4.482.500	16	4.350.992	16

Dążenie do zwiększenia korzystnej dla kraju sprzedaży węgla na statki osiągnąć można w dwojaki sposób:

a) przez zwiększenie sprzedaży węgla bunkrowego w portach polskich,

b) przez stworzenie w portach obcych odpowiedniego aparatu sprzedaży.

Ad b) — chodziłoby o zmontowanie aparatu sprzedaży tam, gdzie węgiel jest wyjątkowo drogi — np. w portach państw, nie posiadających węgla własnego, jak: Szwecja, Norwegia, Finlandia, Dania itd. — bądź też w tych portach, z którymi statki polskie mają częste połączenia okrętowe.

Dr Stanisław W. Berezowski

Specjalizacja portów polskich

Geografia gospodarcza, jako nauka, dzieli porty na różne kategorie, zależnie od wykonywanych fukcyj. I tak wyróżnia się porty: regionalne, czyli obsługujące pewne rejony zaplecza, ryback e, handlowe, czyli przerzucające towary tranzytem z morza na morze, z lądu na morze, czy odwrotnie, przemysłowe, t. z. oparte o miejscowe zakłady i fabryki. Mamy także tak zwane porty surowcowe, czyli obsługujące wyłącznie lub z dużą przewagą w ruchu węgiel, rudę, ropę lub t. p. Wśród nich rozróżnia się jedno-surowcowe lub wielo-surowcowe.

Prócz tego istnieje specjalna kategoria portów zwanych po francusku „ports d'escale". Po polsku brzmiałoby to „porty przystankowe". W miejscach przylądkowych, wysuniętych często daleko w morze, umieszczony jest port, mający za zadanie obsługiwać szybką, często dalekosiężną żeglugę pasażerską, oraz zaopatrywać w pal wo przyjeżdżające statki. Takim portem jest np. Cherburg. Obsługuje on ruch pasażerski z Francji i do Francji statkami płynącymi w obu kierunkach — najczęściej tranzytem — przez kanał La Manche. Portami takimi są: Kaptown, Colombo, Singapour, Gibraltar, obsługujące żeglugę pasażerską, często jako miejsca przesiadkowe, oraz zaopatrujące statki w węgiel.

Z chwilą odzyskania przez Polskę szerokiego dostępu do morza, oraz kilkunastu portów, należy pomyśleć o przydzieleniu poszczególnym portom specjalności. Zadanie to wymaga wnikliwego studium geograficznego i gospodarczego. Ogólnie można jednak powiedzieć, że:

Szczecin powinien pozostać portem wymieniającym polski węgiel na szwedzką rudę z przeładunkami morsko-rzecznymi. Ma on również duże szanse pozostania portem przemysłowym, obsługującym odbudowane miejscowe zakłady i fabryki.

Gdańsk miałby charakter podobny, z naciskiem położonym bardziej na eksporcie węgla do Rosji północnej, krajów wschodnio-bałtyckich, a także i w szeroki świat.

Gdynia oprócz portu węglowego, winna stać się wielo-funkcyjnym portem handlowym dla szerokiej gamy różnorodnych towarów wymienianych z wieloma krajami.

Problem portu przystankowego posiada dla Polski duże znaczenie. Jesteśmy obecnie krajem, który może oferować węgiel nie tylko na eksport, ale również jako paliwo dla statków. Co więcej! Jesteśmy jedynym obszarem gospodarczym zlewiska Bałtyku, który może zaopatrywać w węgiel żeglugę na tym morzu. Odbudowa naszej floty i handlu zagranicznego domagać się będzie istnienia portu, w którym można by bez dużej straty czasu osiągnąć statek i szybko dopłynąć do zamierzonego celu. Geograficzne położenie naszego wybrzeża opodal podłużnej osi żeglugowej Bałtyku, a nawet wysunięcie brzegów ku tej osi, wprost zaprasza do zorganizowania przystankowego punktu portowego.

Szczecin, Gdańsk i Gdynia, jako leżące w zatoce i zalewie, do tego się nie nadają. Hel jest również za bardzo odsunięty od głównego szlaku Bałtyckiego. To też z istniejących dawniej większych portów jedynie Kołobrzeg mógłby wchodzić w rachubę. Jest on jednak zniszczony i należałoby się zastanowić nad ewentualnym wyborem innego punktu, zwłaszcza, że Kołobrzeg ma inne niedogodności: a) połączenie kolejowe ze Śląskiem wymagałoby wielu uzupełnień, b) jest on od szlaku bałtyckiego bardziej odsunięty niż porty omawiane poniżej, c) jest

on bardziej oddalony od centrum Polski, a zwłaszcza od jej stolicy, skąd pójdzie w przyszłości główna część ruchu pasażerskiego.

Z tych przeto względów Kołobrzeg mniej nadaje się na port przystankowy. Może on natomiast służyć dobrze jako port rybacki i to specjalnie dla połowów na dalekich morzach, ze względu na swoje położenie blisko wyjść z Bałtyku.

Na port przystankowy lepiej nadają się: Łeba, lub Ustka (zwana także Uszcz; po niemiecku Stolpermünde), oba te porty względem szlaku bałtyckiego mają położenie praktycznie jednakowe. Łeba leży bliżej magistrali Śląsk — Gdynia, lecz fizjograficzne właściwości miejscowego brzegu (ławice piasków, wydmy itp.) stwarzają dla portu duże niedogodności.

Dlatego też powinno się wziąć pod uwagę port Ustka. W latach trzydziestych był tu prowincjonalny port z ruchem nawet większym od Kołobrzegu. Zaplecze Kołobrzegu pokrywało się bowiem częściowo z portem szczecińskim. Połączenie Ustki z magistralą Śląsk — Gdynia nie będzie wymagać wielu inwestycji. Będzie chodziło jedynie o zwiększenie przelotności odcinka Kościerzyna — Bytów, oraz budowę przekątnego połączenia Bytów — Słupsk. Wplecenie Ustki w sieć pośpiesznej komunikacji osobowej równa się w praktyce przedłużeniu linii Warszawa — Gdańsk — Gdynia. Przedłużenie to wymaga jedynie zwiększenia przelotności i budowy drugiego toru na dwóch stosunkowo krótkich odcinkach: Gdynia — Lębork i Słupsk — Ustka.

Sam port wymagałby oczywiście odpowiednich inwestycji. Przed wojną był on dostępny dla statków do 2.000 t. Celem udostępnienia go dla wszystkich jednostek pływających po Bałtyku, należy go pogłębić. Już teraz zakłada się na nabrzeżach dźwigi do przeładunków węgla. Dwa z nich mają być czynne już w tym roku. Przewidziane jest bowiem uczynienie z Ustki w krótkim czasie portu pomocniczego dla węgla. Mogłoby to być etapem wstępnym do nadania jej charakteru portu przystankowego. Powiązanie z kolejowym ruchem pasażerskim (dworzec portowy, hotel) byłoby dalszą konieczną inwestycją. Przy tej okazji okolice portu mogłyby się dalej rozwijać w piękny ośrodek letniskowy.

W ten sposób można uczynić z Ustki specjalny polski port przystankowy dla ładunków węgla i szybkiego ruchu pasażerskiego. Mogłyby z niego korzystać wszystkie niemal statki kursujące na Bałtyku. Największe zboczenie od bałtyckich kursów długodystansowych miałyby statki płynące ze Sztokholmu. Ale i tak nie byłoby ono duże. W wypadku płynięcia przez cieśniny duńskie nadłożenie drogi wynosiłoby jedynie 160 km., czyli 20%, a przez kanał Kilońki nawet tylko 140 km., czyli 13% rejsu.

Statki płynące z Gdyni lub Gdańska, mogłyby brać w Ustce pasażerów, którzy by — dzięki szybkiemu połączeniu kolejowemu Gdynia — Ustka — mogli uzyskać parę godzin czasu, niekiedy w podróży tak bardzo cennych.

Wtenczas Ustka stałaby się najważniejszym portem pasażerskim w południowej części Bałtyku. Łatwo zrozumieć wielkie znaczenie takiego punktu portowego, nie tylko dla żeglugi polskiej, ale i dla całego naszego życia gospodarczego.

Jan R. Rąbca

SZTUCZNE OSUSZANIE JEZIOR I MÓRZ

Nawet przeciętny laik przed wojną zdawał sobie sprawę z tego, na jak wysokim poziomie stała nowoczesna technika budowania, która bądź co bądź zbierała w dużej mierze jedynie owoce wstępnych prac całych stuleci. Pomysły, zrealizowane wczoraj, zrodziły się już z powstaniem naszej historii, przetrwały wieki całe, by wczoraj i dziś wykwitnąć wspaniałymi pomnikami sztuki.

Identyczna sprawa ma się z planami i realizacją sztucznego wysuszenia jezior i mórz. Plany doprawdy gigantyczne, gigantyczna także ich realizacja — wszystko na wzór sędziwych odległością czasu legendarnych Tytanów, którzy niebem zawojować chcieli. Niżej podane przypadki, niektóre nawet zrealizowane, wskazują wyraźnie, iż z pomocą techniki o wiele prędzej zrealizować można najśmielszy projekt, niż czekając na powolny proces realizacji przez naturę samą.

Gdy Krates, nadworny inżynier Aleksandra Wielkiego, pokazał mu kiedyś opracowany projekt osuszenia największego jeziora greckiego Kopais, które swym bagnami nadbrzeżnymi nie tylko szpeciło pogodną krainę Beocji, ale i źródłem wszelakich chorób było, ten tak się do tego projektu zapalił, że nawet umiłowane przez siebie ponad wszystko sprawy wojskowe zaniedbał. Niestety, większe i bardziej palące sprawy wyłoniły się, które realizację projektu odsunęły na plan dalszy. Dopiero w r. 1886 plan Kratesa zrealizowało pewne francuskie towarzystwo i jezioro owe obróciło się w 25.000 hektarów urodzajnej ziemi.

Inne znów towarzystwo przystąpiło w r. 1912 do osuszenia świętego jeziora Guatavita w Kolumbii, by w ten sposób uzyskać legendarne skarby Inków, tamże zatopione i oszacowane na 100 milionów funtów szterlingów. Do r. 1925 trwały roboty z tym związane. Z owych skarbów znaleziono jedynie 0,1 część, a koszta realizacji przekroczyły stokrotność zysku. Podobny cel miało na oku inne towarzystwo, które przez częściowe odwodnienie jeziora Nemi pod Rzymem zniżyło powierzchnię tegoż o 22 m., przy czym ilość odprowadzonej wody doszła do 31 milionów metrów kubicznych. Wynikiem tej gigantycznej pracy było odzyskanie statków ze skarbami cesarza Caliguli.

Pod Aleksandrią leżało kiedyś urocze jezioro Mareotis, które starożytność połączyła kanałami z morzem i Nilem. Jeszcze w siedemnastym wie-

ku miało ono normalny poziom wody. Gdy jednak armia Napoleona tam się znalazła, jezioro owe zastała już wyschnięte. Anglicy, wypędzający stamtąd „boga wojny", przekopali tamy starego kanału, prowadzącego do Aleksandrii kosztem zatopienia 150 miejscowości i napełnili jezioro znów wodą. W r. 1895 pewne holenderskie towarzystwo podjęło się sztucznego osuszenia jeziora i zyskało 5 mil kwadratowych ziemi, na której zaprowadzono uprawę wina.

Realizacja powyższych projektów, to jedynie niewinne zabawki w stosunku do owych planów, które opiewają na wysuszenie całych mórz. I tak: wysuszenie największego jeziora Holandii powiększyłoby kraj ten o 3.000 km. kwadratowych. Podobno przed 50.000 laty, gdy całe Morze Północne było lądem stałym, istniał pomost lądowy, który z wyspy Wielkiej Brytanii czynił półwysep; świadectwem tego jest podzień dzisiejszy biegnąca podmorska granica daleko naokoło Anglii aż do południowych brzegów Norwegii. Morze Północne nie jest głębokie. Przeciętnie mierzy 35 m. głębokości i na tej niedużej głębokości oparł też pewien niemiecki inżynier swój projekt zbudowania jednej tamy Hull (Anglia) — Limfjord (Północna Jutlandia) o wysokości 45 m. i drugiej poprzez Kanał La Manche, też o wysokości 45 m. i długości 50 km., które by obszar 120.000 km. kwadratowych wody mogły odgraniczyć. W ten to sposób uzyskane dno morskie dałoby bujną pod względem urodzaju równinę, trzykroć większą od obszaru całej Holandii. W każdym bądź razie 6 milonów metrów kubicznych ziemi zostałoby w tej akcji poruszonych, a specjalne maszyny—bagry, których zadaniem byłoby tamy owe w przeciągu 10 lat usypać, posiadałyby potrzebne przewody rurowe o 8 m. średnicy i motor o sile 30.000 PS. Piękne okazy—olbrzymy, dla których budowy nie pokusła się dotychczas żadna wytwórnia dużych maszyn.

Tak, gdy przed 50.000 laty całe Morze Północne było lądem stałym, Morze Śródziemne dzieliło się na dwa morza, jedno wschodnie, a drugie zachodnie, każde pod względem wielkości równe dzisiejszemu Morzu Czarnemu. Stały ląd europejski był wówczas połączony pomostami lądowymi z Afryką. Fakt ten opierają uczeni na problemie wędrówek przedhistorycznych ludów. Na tym twierdzeniu oparł przed wojną swój projekt „powiększenia Europy" niemiecki inżynier Sörgel. Według niego wystarczy obniżenie poziomu Morza Śródziemnego o 1000 m., przez wybudowanie jednej 15 km. długiej tamy przy Gibraltarze, dwóch tam po 1 km. długości przy Dardanelach i Suezie, by Hiszpania powiększyła się o 75 mil kwadratowych i o 1 balearski półwysep wielkości 400 km. kwadratowych. Francja zyskałaby 145 km. kwadratowych obszaru, Korsyka i Sardynia połączyłaby się na stałe z Sycylią — Włochami, a dwa morza, Adriatyckie i Egejskie zniknęłyby raz na zawsze z powierzchni kuli ziemskiej. Morze Czarne należałoby przeprowadzić do Morza Kaspijskiego, którego powierzchnia jest położona o 26 m. niżej od powierzchni Morza Czarnego. Realizacja planu Sörgla powiększyłaby Europę o nie mniej ani więcej tylko o 1/2 miliona km. kwadratowych. Do wyżej podanego projektu dodał Sörgel w postaci „post scriptum" drugi projekt o odprowadzeniu przez odpowiednie kanały części wód Morza Śródziemnego do pustyni Libijskiej lub nawet aż do oazy Siwa, które by zalały Saharę i przez to z jej wyżej położonych miejsc uczyniłyby ziemię urodzajną i zamieszkałą. Następstwem tego planu byłaby zmiana klimatu całej Afryki Północnej i dla milionów ludzi pozyskałoby się nowe tereny osiedleńcze.

STOCZNIA LIGI MORSKIEJ

W październiku 1945 roku Okręg Dolno Śląski Ligi Morskiej zaraz w zaraniu swej działalności zabezpieczył stocznię jachtów i motorówek we Wrocławiu.

Stocznia ta znajduje się na końcu miasta nie dozorowana przez nikogo, uległa stopniowemu zniszczeniu przez wpływy atmosferyczne, a jeszcze bardziej przez różne szabrownicze elementy, które dewastowały bardziej wartościowe części maszyn. Objęcie stoczni przez Okręg Ligi Morskiej zabezpieczyło i uchroniło znajdujące się tam maszyny, oraz sprzęt motorowy i żeglarski. Z wiosną bieżącego roku Zarząd Okręgu nie rozporządzając funduszami na całkowity remont i uruchomienie stoczni, częściowo uruchomił stocznię, przeprowadzając remont taboru wodnego, jak kajaków, łodzi motorowych, jachtów żaglowych, oraz motorówek.

Na stoczni zabezpieczono budynki, maszyny i tabor wodny wartości kilku milionów według cen 1939 r., oraz motorówek.

Stocznia od kwietnia do połowy sierpnia przeprowadziła remont 15 kajaków, 4 jachtów żaglowych, 2 jachtów motorowych, 2 motorówek, łodzi wiosłowe, pychówki, pomosty pływające. Na wykończeniu jest jeden jacht motorowy, 1 motorówka, oraz 1 mały holownik benzynowy.

Tabor wyremontowany oddany został do użytku ośrodka sportowego Ligi Morskiej dla młodzieży i członków. Dwie motorówki w tym jedna z kajutą, zostały wyremontowane dla Polskiej Żeglugi na Odrze. Niezależnie od prac remontowych, stocznia prowadzi prace nad wydobywaniem zatopionego sprzętu.

Do dnia dzisiejszego wydobyto 1 motorówkę na 100 osób, 4 motorówki mniejsze, 4 jachty i mały holownik motorowy.

Obecnie, gdy po Odrze pływają już pierwsze jachty i motorówki, zawdzięczać to należy Stoczni Jachtów Ligi Morskiej we Wrocławiu, gdyż jedynie ze Stoczni Jachtowej Ligi wypłynęły pod Polską banderą pierwsze polskie jednostki na naszą starą piastowską Odrę.

Są to pierwsze jaskółki, za którymi pójdą całe eskadry pływających jednostek i zaludnią nasze drogi wodne, by nimi spływać na bursztynowe fale Bałtyku.

REWINDYKACJA POLSKICH STATKÓW MORSKICH

Niedawno minął rok od chwili podjęcia pierwszych starań w zakresie rewindykacji polskich statków morskich, zabranych nam przez Niemców podczas wojny. W lipcu 1945 roku, przy 8 grupie brytyjskiej Armii Renu, została utworzona polska komisja okrętowa, pozostająca w stałym kontakcie z polskimi przedsiębiorstwami żeglugowym w Londynie. Komisja miała zapewnioną współpracę dwóch maklerów okrętowych z Gdyni, którzy doskonale znali statki polskie. W krótkim czasie stwierdzono obecność w portach niemieckich około 90 polskich jednostek pływających i wdrożono kroki, celem ich rewindykacji.

W końcu roku ubiegłego pieczę nad zagadnieniem rewindykacji tonażu okrętowego przejęła Polska Misja Morska, powołana do życia w Londynie z ramienia Rządu Jedności Narodowej. Na terenie okupowanych Niemiec Misja utworzyła swoje przedstawicielstwo z siedzibą w Hamburgu. Niezależnie od tego, Departament Morski Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego mianował przy Polskiej Misji Repatriacyjnej w Berlinie swego przedstawiciela, którego zadaniem są m. in. prace, związane z rewindykacją morskiego taboru pływającego. Przy Głównym Urzędzie Morskim w Gdańsku stworzono Referat Rewindykacyjny, mający czuwać nad techniczną stroną akcji sprowadzania do kraju odzyskanych statków.

Powiększenie aparatu wykonawczego pozwoliło znacznie rozszerzyć zakres prac rewindykacyjnych. Podjęte zostały starania w Sojuszniczej Radzie Kontroli w Berlinie, aby statki, pływające dawniej pod banderą gdańską, w liczbie około 60 jednostek, wyłączono z niemieckiej masy reparacyjnej i w całości przydzielono Polsce. Starania te uwieńczyło całkowite powodzenie. Polska Misja Morska wszczęła również poszukiwania za ośmiu statkami, które w momencie wybuchu wojny były budowane dla Polski na stoczniach w kraju oraz w Holandii i Belgii, gdzie w latach 1939 i 1940 zostały zajęte przez Niemców i włączone do niemieckiej marynarki handlowej lub wojennej.

Stwierdzenie identyczności poszczególnych jednostek pływających nie było rzeczą łatwą, gdyż Niemcy z rozmysłem poprzerabiali zabrane nam statki, zacierając ślady ich polskiego pochodzenia. Również zgromadzenie dowodów, uzasadniających nasze prawa do poszczególnych jednostek morskich, nastręczało wiele trudności, wobec zaginięcia lub zniszczenia odpowiednich dokumentów oraz rozproszenia ludzi, którzy mogliby służyć jako świadkowie.

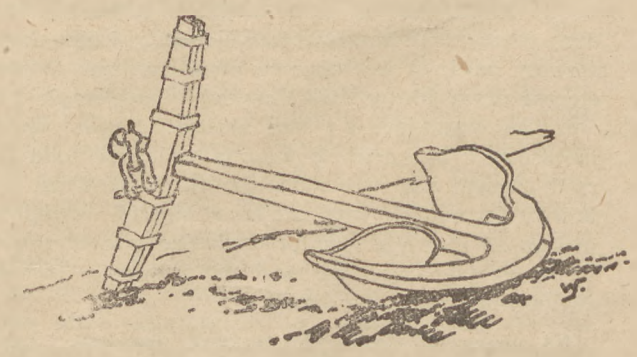
Tym nie mniej, po pokonaniu piętrzących się trudności formalnych i technicznych, oraz po skompletowaniu polskich załóg, udało się już w styczniu r. b. sprowadzić do kraju pierwsze rewindykowane statki polskie. Były to holowniki „Atlas", „Tur" i „Kaper". W okresie od stycznia do sierpnia r. b. przybyło do Polski ogółem 26 rewindykowanych jednostek. Prócz trzech wymienionych, odzyskaliśmy jeszcze: frachtowiec „Toruń", holowniki „Ursus", „Żeglarz", „Jadwiga", „Krakus" i „Polux", ponadto 14 kutrów rybackich i 2 statki z tonażu pogdańskiego: „Weichsel" i „Hafnia".

W portach niemieckich znajduje się ponad 20 dalszych jednostek, które już zostały bezspornie przyznane Polsce i są przygotowywane do wysłania na wody macierzyste. Jest tam m. in. frachtowiec dalekomorski „Bielsko", który będzie stanowić cenne i pożądane uzupełnienie naszego skromnego tonażu handlowego. Motorowiec „Bielsko" znajdował się w roku 1939 w budowie na stoczni gdańskiej i został wykończony przez Niemców w czasie wojny, jest zatym jednostką stosunkowo nowoczesną. Oprócz tych dwóch dużych statków, w trakcie wysyłki do kraju znajduje się holownik „Mistrz", prom portowy „Minerwa", trawler rybacki „Deltra I" 12 kutrów rybackich, 2 tankowce i 1 motorówka.

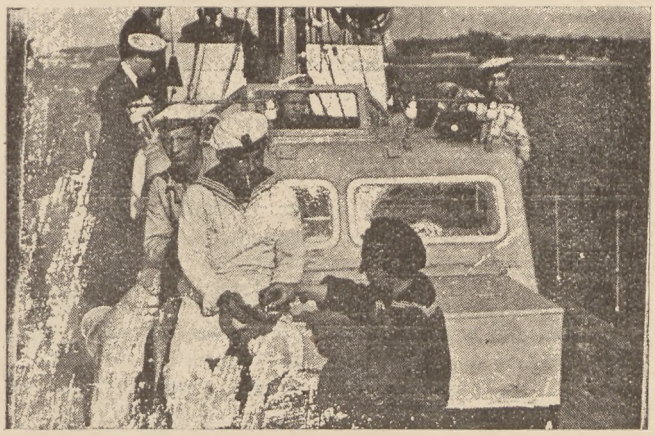
Odnośnie szeregu statków polskich wniesione zostały reklamacje, dotychczas jeszcze pozytywnie nie załatwione. Dotyczy to m. in. dwóch statków motorowych „Lewant II" i „Lewant III" które w momencie wybuchu wojny znajdowały się w budowie na stoczni belgijskiej, a obecnie omyłkowo zostały włączone do masy reparacyjnej. W tej samej grupie znajduje się nasz szkuner „Zawisza Czarny", statek inspekcyjny „Berkut", wiele kutrów i holowników, jak również statków portowych i rzecznych, oraz tabor pływający stoczni gdańskiej i gdyńskiej.

Niezależnie od dotychczasowych wyników akcji rewindykacyjnej, Polska Misja Morska prowadzi nadal poszukiwania w portach niemieckich za polskim taborem pływającym, a zwłaszcza za statkami dalekomorskimi „Łódź", „Olza", jak również gromadzi dokumenty na poparcie naszych roszczeń. Praca w dziale rewindykacji, która już w pierwszym roku wydała pomyślne rezultaty, przyczyni się wybitnie do powiększenia stanu ilościowego naszego tonażu handlowego z korzyścią dla życia gospodarczego całego kraju.

M. Krynicki



„DAR POMORZA"



Marynarze z „Daru Pomorza"

Statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza" odbywa swą pierwszą po wojnie podróż ćwiczebną, którą rozpoczął w dniu 20 lipca b. r. Na swym pokładzie oprócz oficerów i załogi w liczbie 45 osób — statek ma 154 uczniów Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni oraz 29 uczniów Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej.

Pierwszym etapem podróży była Kopenhaga — strażnik bram Bałtyku. Statek przybył do tego portu w dzień święta narodowego, 22 lipca, więc tegoż wieczoru w gościnnych salonach Poselstwa R. P. odbyło się przyjęcie dla uczczenia święta, w którym uczniowie i załoga statku wzięli udział. Pozostałe cztery dni pobytu w Kopenhadze wypełnione były zwiedzaniem portu i okolic w szeregu wycieczek, urządzanych przez władze duńskie, które odnosiły się do statku ze szczerą przyjaźnią i życzliwością, która w stosunkach polsko-duńskich przeszła już do tradycji.

W dniu 27 lipca b. r. serdecznie żegnany statek wyruszył w dalszą podróż, której następnym etapem był port angielski Southampton. Na trasie Kopenhaga — Southampton uczniowie otrzymali zaprawę morską dzięki ciężkim warunkom atmosferycznym, w jakich podróż się odbywała.

Ale pod doświadczonym kierownictwem komendanta statku, kpt. St. Gorazdowskiego, statek pokonał wszelkie trudności i w dniu 7 sierpnia zawinął do portu Southampton.

Nasze placówki w Anglii: Attachat Morski i Attachat Prasowy przy Ambasadzie R. P., Konsulat Generalny R. P., a zwłaszcza Polska Misja Morska z Ob. Z. Guzowskim na czele, zajęły się żywo przygotowaniami do przyjęcia statku przed jego przybyciem.

Ułożony przez nie w porozumieniu z Admiralicją Brytyjską program pobytu statku w Southampton, był nadzwyczaj szczęśliwie pomyślany, gdyż pozwolił jak najwydatniej wyzyskać krótką wizytę statku tak w kierunku zaznajomienia uczniów z urządzeniami portowymi, statkami i szkolnictwem morskim brytyjskim, sportem a nawet okolicami Southampton, jak też w kierunku propagandowym.

Statek zrobił świetne wrażenie na Admiralicji Brytyjskiej, władzach miejscowych i kolonii polskiej, tak swoim zewnętrznym wyglądem, jak i godną postawą uczniów i załogi, karnością i sprawnością, a zwłaszcza ogromnym entuzjazmem i zapałem, panującym wśród nich.

Admiralicja Brytyjska i władze miejscowe odniosły się z niezwykłą gościnnością i serdecznością do „rzadkiego gościa", jak wyrażono się o „Darze Pomorza" w jednej z licznych notatek, jakie się ukazały w prasie angielskiej w związku z wizytą naszego żaglowca. Wyrazem tego było przybycie na „wieczór kapitański", urządzony staraniem Polskiej Misji Morskiej i Komendanta Statku na pokładzie „Daru Pomorza" — Admirała Brytyjskiej Marynarki Wojennej, Lorda Louis Mountbatten, który w Marynarce Wojennej cieszy się równie wielką popularnością, jak Montgomerry w wojsku lądowym.

Szczególną serdeczność i gościnność w podejmowaniu naszego statku szkolnego wykazała Dyrekcja School of Navigation (Szkoła Morska) w Southampton. Szkoła ta podczas wojny liczyła wśród swych uczniów około 100 Polaków, a nawet jeden z obecnych oficerów „Daru Pomorza" jest jej absolwentem. Dyrektor School of Navigation ,kpt. Wakeford odnosi się szczególnie przyjaźnie do wszystkiego, co polskie i interesuje się żywo rozwojem polskiej floty, czego wyrazem były wysunięte przez niego sugestie w kierunku utrzymania również i w przyszłości przyjaznych stosunków między szkołami morskimi w Gdyni i Southampton.

Pobyt „Daru Pomorza" w Southampton był prawdziwym sukcesem propagandowym i przyczynił się bardzo do wzmocnienia więzi, łączących zaprzyjaźnione floty polską i brytyjską.

W dniu 11 sierpnia, unosząc z sobą jak najmilsze wspomnienia z odbytej wizyty, „Dar Pomorza" wyruszył w dalszą podróż do Marsylii.

T. K.

Komendant „Daru Pomorza" kpt. St. Gorazdowski.

STARZY DZIAŁACZE LIGI MORSKIEJ

W każdą środę o piątej po południu w siedzibie Ligi Morskiej, przy ulicy Widok 10, w Warszawie, zbierają się starzy działacze tej organizacji i radzą nad jej rozwojem.

Witają nas te same znajome twarze, przez tyle lat wojny niewidziane, po dawnemu przyjaźnie uśmiechnięte.

To nic, że niejedną czuprynę szron przyprószył, że każdy boryka się z trudnościami życia w zburzonej stolicy. Ale jesteśmy wolni, zdrowi i ochotni do wspólnej pracy w szeregach Ligi.

Cele i zadania przed nami ogromne: budowa Polski morskiej, której granice oparły się o morze na przestrzeni 500 kilometrów.

Na pytanie: co trzeba robić w Lidze, na co się można w niej przydać, nasuwa się odpowiedź: musimy tworzyć coraz liczniejsze ogniwa Ligi, werbować członków, krzewić w narodzie wskazania myśli morskiej, realizować przeogromne zadania w dziedzinie wychowania morskiego młodzieży, szkolenia zastępów żeglarzy i rybaków, nawiązywać i umacniać łączność z Polonią zamorską, organizować turystykę i sport wodny, współdziałać w rozwoju żeglugi śródlądowej na rzekach naszych i jeziorach, gromadzić środki na Fundusz Obrony Morskiej.

Oto z grubsza naszkicowane zagadnienia, nad którymi zastanawiają się starzy Działacze Ligi Morskiej, zgrupowani w Komisji Doradczej przy Zarządzie Głównym.

Komisja dzieli się na sekcje: organizacyjną, prasowo-wydawniczą, zagraniczną, ekonomiczną, turystyczną, żeglugi śródlądowej i wychowania morskiego młodzieży.

Prezesem Komisji jest inż. Czesław Zagórski. Zastępcą — Stefan Szwedowski. Sekretarzem — Stanisław Gąsiorowski. Zastępcą — Zygmunt Chodyna.

Sekcje współpracują z odpowiednimi wydziałami Zarządu Ligi.

W obradach Komisji biorą udział:

Bednarski Ryszard, Buczkowski Wincenty, Chmielewski Konrad, Cieplak Marian, dr. Chwat Aleksander, Delingowski Jan, Foryś Wincenty, Gałęza Bolesław, Jasiuk Tadeusz, Kipowa Łucja, Knauff Stanisław, Dyr. Kolman, in. Korsak Bohdan, Kowalski Jerzy, Kulikowski Czesław, Lenartowicz Stanisław, Łocz-Kowalski Antoni, Modrak Piotr, Oheim Rudolf, Pankiewicz Michał, Pisarski Antoni, kpt. Pleszczyński Jan, Roszkowski Mieczysław, Szczęsny Roman, Then Aleksander, Trzepałko Stanisław, Wiącek Janusz, Wiąckowa Maria, Zwoliński Gerard i inni dawni działacze Ligi, którzy powoli nadciągają do szeregów.

W obradach Komisji uczestniczą: Prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej ppłk. Kiryluk Stanisław, Dyrektor Biura Wojsznis Justyn oraz sekretarka biura.

Komisja zaznajomiła się już z całokształtem działalności Ligi i opracowuje szereg wniosków natury organizacyjnej oraz poprawek statutowych na Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej.

Jak sama nazwa wskazuje, Komisja Doradcza posiada charakter kolegium opiniodawczego na terenie Ligi przy Zarządzie Głównym. Uwagi, zalecenia i wnioski Komisji nie są wprawdzie obowiązujące, lecz w warunkach harmonijnej współpracy dają dużo cennego materiału, opartego na doświadczeniu organizacyjnym członków Komisji.

Atmosfera obrad Komisji z każdym tygodniem coraz bardziej przypomina dawne ligowe „nocne rodaków rozmowy". Już nikt nie zastanawia się, jak na wiosnę, czy warto wracać do Ligi. Okazuje się, że trzeba. Liga jest przecie nasza, żyje i działa, a wachlarz zadań większy niż przed wojną. Odpadły wprawdzie zagadnienia kolonialne, ale surowcowe i osadnicze nie przestały być aktualne.

Natomiast sprawy kontaktu z Polonią zagraniczną nabrały wyrazu w nowym Statucie Ligi. Musimy się zbliżyć do wszystkich organizacyj polskich na obczyźnie, na kontynencie i za oceanem z naszą ideą morską i w tym kierunku liczymy na współpracę starych Działaczy Ligi na terenach emigracyjnych. Nic nas nie dzieli w pracy dla naszej organizacji, a wiele łączy.

Czekamy na Was Przyjaciele — bywajcie!

St. Gąsiorowski

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

ODROCZENIE TERMINU ZJAZDU DELEGATÓW

Zarząd Główny Ligi Morskiej w trosce o jej rozwój normalny postanowił zwołać Zjazd Delegatów w miesiącu październiku, celem umożliwienia członkom dokonania wyboru władz z Radą Główną na czele. Niestety, decyzja ta nie znalazła zrozumienia wśród ogniw organizacyjnych, które na przewidziany termin nie zdążyły dokonać prawomocnych wyborów delegatów.

Walny Zjazd i jego obrady opierać się muszą na pracy sprawozdawczej wszystkich ośrodków w terenie, aby umożliwić delegatom przedstawienie całokształtu działalności organizacji tak wielkiej, jak Liga Morska.

Brak sprawozdań ogólnych i kasowych, brak danych do obliczenia i zestawienia majątku Ligi, paraliżuje pracę Zarządu Głównego. Brak bliższych danych co do ilości ogniw i członków. Nie przeprowadzono dotąd prawomocnych wyborów władz w okręgach i obwodach, co jest podstawą pełnomocnictw delegatów.

W tym stanie rzeczy Zarząd Główny zmuszony jest odroczyć Walny Zjazd Delegatów. Termin podany zostanie do wiadomości z chwilą, gdy wszystkie ogniwa organizacyjne załatwią formalności, z tym ważnym aktem związane.

Zwracamy uwagę na Pisma Okólne Zarządu Głównego nr 20 i 21/46 z dnia 10 września, które zawierają wskazówki, jak mają postąpić ogniwa organizacyjne, aby na czas przygotować materiały do zjazdu.

ZNACZKI (OZNAKI) LIGI MORSKIEJ

Znaczki członkowskie Ligi Morskiej rozesłane zostały przez Wydział Przedsiębiorstw wszystkim komórkom, które przesłały zamówienia i wpłaciły należność. Pożądanym jest, aby wszyscy członkowie nosili oznaki Ligi, których estetyczna forma i wykonanie (srebro oksydowane) jest dobrą propagandą i sprawdzianem przynależności do Ligi.

Prosimy ogniwa, które dotąd nie zapotrzebowały oznak, o skierowanie zapotrzebowania wprost do Wydziału Przedsiębiorstw. Pismo okólne Nr 18 z dnia 9 sierpnia zawiera wskazówki zamawiania znaczków.

JACHT „GENERAŁ ZARUSKI" WYSZEDŁ NA REJS

Najpiękniejszy jacht Ligi Morskiej, największy statek żaglowy po „Darze Pomorza", wyszedł w morze dnia 15 września b. r. na dwutygodniowy rejs z wizytą do portów radzieckich i do Sztokholmu. Powrót spodziewany jest w pierwszych dniach października.

„Generał Zaruski" ma tym razem załogę nielada. Stanowią ją kapitanowie i sternicy jachtowej żeglugi morskiej, zakwalifikowani przez Polski Związek Żeglarski na instruktorów żeglarstwa. Jest to rejs szkolny unifikacyjny, mający za zadanie przeszkolić kapitanów i sterników, a jednocześnie — unormować komendy, zaprowadzić wspólny język dla żeglarzy na morzu.

Statek prowadzi kapitan jachtowej żeglugi morskiej, Gabryel Groch, mając do pomocy oficerów wachtowych: Łempickiego i Szymańskiego.

Piękny kecz, wykonany przed wojną na zlecenie Ligi Morskiej przez stocznię szwedzką w Karlskrone, a podczas wojny pływający na wodach szwedzkich pod nazwą „Kryssaren", zwrócony został Lidze w końcu ubiegłego roku. Od tej pory używany był przez Centralny Ośrodek Morski Ligi do szkolenia uczestników kursów, organizowanych przez Zarząd Główny Ligi Morskiej.

AWARIA KECZU „DAR ŻOLIBORZA"

W dniu 15 września b. r. uległ awarii na Bałtyku jacht „Dar Żoliborza", tracąc podczas sztormu żagle i łamiąc maszt. „Dar Żoliborza" wyszedł w morze w tym dniu, towarzysząc keczowi „Generał Zaruski", który jednocześnie opuścił port gdyński, udając się na rejs do portów szwedzkich i radzieckich.

Brak wiadomości o keczu spowodował poszukiwania na morzu, w których brała udział marynarka wojenna, wysyłając ścigacze na trasę. Dopiero w dniu 18 września nadeszła wiadomość ze Sztokhomu, że „Dar Żoliborza" znalazł schronienie w jednym z portów Gottlandu. Załoga, składająca się z 13 osób pod dowództwem kapitana jachtowej żeglugi morskiej, Cegielskiego, wylądowała zdrowo i cało w porcie szwedzkim.

„Dar Żoliborza" wyremontowany został na wiosnę przez Ligę Morską przy udziale finansowym robotników warszawskich z Żoliborza i przydzielony był do klubu żeglarskiego „Gryf" w Gdyni.

WYSTAWA LIGI MORSKIEJ

Zarząd Główny przystąpił do opracowania eksponatów dla stałej wystawy ruchomej, obrazującej dorobek Ligi na morzu i jeziorach i prace jej w zakresie szkolenia. Eksponaty w formie barwnych map, wykresów, plansz i zdjęć fotograficznych, umieszczone na ekranach w formie „parawanów", nadają się do szybkiego zmontowania w każdym pomieszczeniu w ciągu kilku godzin, tworząc ciekawą i pouczającą wystawę. Obejmuje ona również eksponaty z zakresu osprzętu żeglarskiego, wzory węzłów, żagli, okucia metalowe, szkoty, fały itp., kolekcję modeli statków różnego typu i zbiór wydawnictw Ligi Morskiej. Praca nad dalszym materiałem wystawienniczym trwa.

Wystawa debiutowała w ciągu ostatniego tygodnia w Centrum Wyszkolenia Piechoty w Rembertowie, gdzie grono przyszłych wychowawców kadr oficerskich miało okazję zapoznania się bliżej z pracą Ligi i jej osiągnięciami na morzu i na śródlądziu.

W dniu 11 września podczas otwarcia wystawy Prezes Ligi Morskiej, ppłk. Stanisław Kiryluk, wygłosił do oficerów C. W. P. odczyt o celach i zadaniach Ligi, o znaczeniu jej dla Państwa i Narodu. Odczyt uzupełniła prelekcja prof. S. Z. Zakrzewskiego na temat ideologii Ligi.

WYCIECZKA OFICERÓW C. W. P. DO KRUSZWICY

Ośrodek wychowania wodnego Ligi Morskiej nad Gopłem gościł w dniach 14 i 15 września oficerów z Centrum Wyszkolenia Piechoty w Rembertowie, którzy specjalnym pociągiem przybyli wraz z paniami z Rodziny Wojskowej na zaproszenie Zarządu Głównego Ligi Morskiej do Kruszwicy.

Piękna pogoda żeglarska, wiatr silny ale bez szkwałów pozwolił całej grupie „zaokrętować się": na jachtach, jolkach, szalupach i motorówkach i wyjść na jezioro na kilkugodzinną wycieczkę wśród malowniczych brzegów okolic Gopła.

Mili goście spędzili dwa dni na wodzie, wywożąc z naszego ośrodka niezapomniane wrażenia. Dla wielu uczestników było to pierwsze w życiu zetknięcie z żeglarstwem i pierwsza zaprawa wodna w większym stylu.

Bogaty stan flotylli Ligi nad Gopłem (3 motorówki, 8 jolek, 4 szalupy morskie, 6 bajbotów żaglowych) predestynuje ośrodek nad Gopłem do szkolenia przyszłych kadr marynarzy, żeglarzy i szkutników.

Kontakt zadzierzgnięty z wojskiem wróży Lidze Morskiej zdobycie z tego środowiska licznych kadr miłośników sportu i jeszcze liczniejszego grona członków rzeczywistych.

WYDAWNICTWA NADESŁANE

„Żeglarz", miesięcznik, organ Państwowego Centrum Wychowania Morskiego.

Popularny już dzisiaj wśród młodzieży i cieszący się najlepszą opinią P. C. W. M., wydaje własne pismo, którego poziom wróży mu powodzenie.

Ostatni numer „Żeglarza" zawiera ciekawe wiadomości, dotyczące: wyładunku w porcie (J. Miciński), połowów (W. Zubrzycki), o ruchu w porcie itd.

Dla modelarzy okazja zapoznania się z budową traulera rybackiego, którego szczegółowy opis zawarty jest w tym numerze. Słowniczek terminologii morskiej zamyka numer.

Z całości widać dbałość o dobór materiału i ambicję, aby „Żeglarz" wypełnił w piśmiennictwie polskim lukę, jaką stanowi brak podobnej publicystyki.

Śląsk — Odra — Bałtyk. Jednodniówka, wydana przez Zarząd Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego Ligi Morskiej w Katowicach, z okazji „Święta Morza" 1946 r. Jednodniówka zawiera szereg ciekawych artykułów, m. in.: inż. Dziewońskiego „Odra jako droga wodna", mgr. Kłodnickiego „Odra i jej rola gospodarcza", mgr. Serafina „Kanał, Odra, Dunaj" i wiele innych ciekawych publikacji, związanych z rozwojem systemów dróg wodnych Polski Zachodniej.

Jest to druga Jednodniówka, wydana w rocznym okresie powojennej działalności Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego Ligi Morskiej.

„Cyklon", powieść morska, autor Stanisław Zakrzewski. Wydawca Bolesław Matuszewski. Skład główny Warszawa, Poznańska 17, parter. „Cyklon" jest awanturniczą powieścią morską. W części pierwszej akcja rozgrywa się na pokładzie transpacyfiku, który tonie u wybrzeży San Francisko, część druga— na pokładzie żaglowca, ginącego podczas sztormu u wybrzeży Alaski.

„Modelarstwo Szkutnicze", część I — żeglowne modele jachtów dla początkujących. Autor inż. Jan Czarnecki. Książka wydana nakładem Zarządu Okręgu Ligi Morskiej w Poznaniu, jest pierwszą częścią serii broszur, poświęconych modelarstwu, którego całokształt zawarty będzie w czterech częściach. Rysunki modeli dołączone w naturalnej wielkości do książki, która poza tym jest wyczerpująco ilustrowana w treści.

Marynarz Polski. Numer wrześniowy Marynarza Polskiego poświęcony jest tragicznym chwilom walki naszej z Niemcami we wrześniu 1939 r. Jak zwykle bogaty materiał ilustracyjny i ciekawa, starannie dobrana treść stawiają go w rzędzie najlepszych pism polskich.

Biblioteka Ligi Morskiej

Podajemy do wiadomości czytelnikom „Morza", że członkowie L. M. mogą już korzystać z uporządkowanej i zaopatrzonej w najnowsze wydawnictwa Centralnej Biblioteki L. M. Widok 10.

Biblioteka otwarta jest codziennie od godz. 1 — 3 a w poniedziałki i czwartki od godz. 1 — 5-ej.

Od Administracji

Administracja „Morza" podaje do wiadomości P. T. prenumeratorom, że numery „Morza" i „Młodzieży Morskiej" z przyczyn technicznych wyszły za m-c sierpień i wrzesień jako podwójne lecz o objętości prawie normalnej. Wobec tego cenę ich ustalono tak jak numery pojedyncze t. j. 15 zł. i 8 zł. W związku z tym prenumeratorom, którzy wpłacili prenumeratę do końca m-ca września automatycznie mają opłaconą prenumeratę do m-ca października włącznie.

„Dar Pomorza" w drodze do Marsylii.

T R E Ś Ć:

Granice pokoju.

Bitwa Atlantycka — W. Przyborowski.

Praca W. S. H. M. — Wł. Kowalenko.

Polskie wychodźtwo kontynentalne — St. Sąsiadek.

Ujście Wisły—S. Szymborski.

Cześć Bohaterom Westerplatte.

Kawa rządzi Brazylią— J. Milewicz.

Uwagi o zaopatrywaniu okrętów — B. Krzywiec.

Specjalizacja portów poskich — St. Berezowski.

Sztuczne osuszanie jezior i mórz — J. Rąbca.

Stocznia Ligi Morskiej

Rewindykacja polskich statków morskich — M. Krynicki.

„Dar Pomorza — T. K.

Starzy działacze Ligi Morskiej — St. Gąsiorowski.

Kronika organizacyjna.

Wydawnictwa nadesłane.

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ — REDAKCJA I ADMINISTRACJA — WARSZAWA, UL. WIDOK 10.

Wydawca: Biuro Zarz. Główn. L. M. Warszawa, Widok 10. Tel. 86-210. Redaktor naczelny dr. Bronisław Miazgowski. — Kierownictwo artystyczne Wł. Siwierski. — Konto P. K. O. Nr I-1020.

Zakł. Graf. „Dźwignia", Widok 24. B-10615

Cena zł. 15